737
EXP 0504

ARMADA ARGENTINA

COMISION DE ANALISIS DE ACCIONES DE COMBATE

SECRETO

Ejemplar Nº.....

ORIGINAL
COAC
Expte. Interno Nº. Φ564
Archivo Nº. 7-B-7

CONCLUSIONES - FASE IV

COMPONENTE AVIACION NAVAL

1983

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 01

ARMADA ARGENTINA

COMISION DE ANALISIS DE ACCIONES DE COMBATE

SECRETO

Ejemplar Nº.....

COAC
Expte. Interno Nº. 0564
Archivo Nº. 7-B-7

CONCLUSIONES - FASE IV

COMPONENTE AVIACION NAVAL

1983

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 02

AVIACION NAVAL

FASE IV - ACCIONES BELICAS

1. INTRODUCCION

Durante este período la AVIACION NAVAL comprometió casi la totalidad de sus efectivos. Surge así una cronología rica en acontecimientos y que en muy apretada síntesis se resume para cada Grupo de Tarea de la FT80 y para el Grupo Aeronaval Embarcado de la FT79, a manera de introducción. La relación cronológica se incluye a su vez más adelante como fundamento básico para el análisis de las acciones realizadas.

1.1. GT.80.1 - GRUPO DE TAREA AERONAVAL INSULAR

Asentado principalmente en la BASE AERONAVAL RIO GRANDE proveyó 4 aviones T34C, 5 MC-33, 2 SV-7 (PNA) y 1 helicóptero SA-330 (PNA) al COMANDO DE LA AGRUPACION NAVAL MALVINAS los que operaron desde el Aeródromo de Campaña "CALDERON" en BAHIA ELEFANTE y PUERTO ARGENTINO.

Las aeronaves asignadas que permanecieron en el continente cumplieron tareas de: reconocimiento de fronteras y de la zona insular, contribución a las operaciones de IM , sostén logístico táctico y enlace de comunicaciones para los aviones que efectuaron los cruces a MALVINAS.

A fin de contribuir a las operaciones del Grupo de Exploración se rehabilitó la pista de la ex-ESTACION AERONAVAL RIO GALLEGOS dotándola de un sistema de balizamiento eléctrico y otro portátil para aprovisionamiento de combustible.

La COC y la Central de Comunicaciones de la BASE AERONAVAL RIO GRANDE dieron apoyo a todas las aeronaves que operaron en el TOAS manteniendo enlace permanente con el Comando de la FT 80, (ESPORA), el Grupo de Enlace ante COFAS (COMODORO RIVADAVIA), RIO GALLEGOS, CALDERON y PUERTO ARGENTINO.

1.2. GT 80.2 GRUPO DE TAREA DE EXPLORACION

Inicialmente constituído según se detalló en la fase anterior por 1/2 SP-2H, 1/2 BE-200 1 L-188 del GT 80.4 y 1/2 KC-130 de FAA, y con la tarea de detectar, localizar e identificar a la FT enemiga para posteriormente ser utilizados como guiadores de aviones de ataque.

A partir de la desarticulación del GAE contó con una UT más que operó 5 S2E (12 de mayo) y 2 EMB-111 (21 de mayo) desde RIO GALLEGOS. Tanto los S2E como los EMB-111 fueron afectados a tareas de búsquedas antisuperficie hasta el 14 de junio.

///...2.-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO N° 03

Por su parte los SP-2H dejaron prácticamente de operar el 12 de mayo y regresaron a ESPORA, en razón de las innumerables fallas y problemas logísticos con que tropezaban.

En determinados momentos fueron utilizadas aeronaves del GT 80.4 (L-188 y F-28) para compensar la falta de medios de exploración.

Los KC-130 como ya se señaló no estuvieron subordinados durante esta fase a la FT 80 ya que la FAA constituyó su propio Grupo de Exploración y Reconocimiento.

1.3. GT. 80.3 GRUPO DE TAREA ATAQUE

Este GT contaba al iniciarse esta fase con 4 aviones SUE y 2 helicópteros AIØ3. A partir del 12 de mayo se le incorporaron 8 A4Q para operar desde RIO GRANDE y posteriormente 4 AIØ3 (21 may) los que constituyeron a su vez sendas UT.

Las tareas asignadas a los A4Q eran ataque a unidades de superficie, apoyo aéreo cercano y defensa contraaérea, para lo cual se destinaron seis aviones quedando uno como reserva y otro como reabastecedor (tanque).

A los AIØ3 se les asignó tareas de ataque a blancos de superficie en aguas restringidas y antiterrestre y apoyo a las operaciones del GT 80.1, a quien quedaron subordinados.

Los SUE por su parte tras un período de práctica concretaron ataques efectivos con misiles AM-39 sobre unidades de superficie a partir del día 4 de mayo, según se detalla más adelante. Entre el 11 y el 22 de mayo siguieron adiestrándose a fin de mantener el nivel alcanzado.

Los A4 comenzaron a adiestrarse a partir del 13 de mayo para determinar las mejores condiciones de operación y comprobar la posibilidad de hacerlo en forma conjunta con los SUE.

1.4. GT 80.4 GRUPO DE TAREA SOSTEN LOGISTICO MOVIL

Continuó con la ejecución del Sostén Logístico Operativo hasta el fin del conflicto sin que variara la asignación de medios, operando entre terminales en el continente básicamente con L-188 y haciendo el aeroabastecimiento de las fuerzas destacadas en MALVINAS con aterrizajes en PUERTO ARGENTINO con F-28, dado que éste requería menor servidumbre de apoyo y permitía mayor agilidad en la maniobra.

Se agrega un gráfico con las derrotas seguidas en los cruces a MALVINAS conforme a la evolución de la situación táctica. (Cróquis M).-
Los medios asignados participaron además en la búsqueda y rescate de los náufragos del Crucero A.R.A. "GENERAL BELGRANO" y los L-188 cumplieron también operaciones de búsqueda antisuperficie desde RIO GRANDE y USHUAIA.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 04

1.5. GAE - GRUPO AERONAVAL EMBARCADO

Se volvió a constituir el 28 de abril embarcando en el Portaaviones 4 S2E, 8 A4Q, 2H-3 y 3 AIØ3. Los S2E realizaron vuelos de búsqueda antisuperficie a fin de localizar a la FT enemiga; se implementó una guardia de A4Q como interceptores listos en cubierta (ILC), una división de ataque y un tanquero y se efectuaron prácticasde interceptaciones.

El hecho más significativo fué la detección de una disposición enemiga por un S2E al NNE de PUERTO ARGENTINO el día 1° de mayo.

Los helicópteros por su parte se mantuvieron a 5 y 30 minutos de aviso a partir de esa localización.

Hubo un intento de atacar a las unidades enemigas cuando se hallaran a unas 125 Mn del PAL en las primeras horas del día 2 de mayo, que fué desechado por el CFT 79 por las exiguas condiciones de viento reinante que limitaban la capacidad portante de los A4Q y por no contar con el factor sorpresa a favor, en razón de haber sido detectada la FT propia por un explorador enemigo.

La FT 79 se replegó hacia el NNW buscando zonas próximas a la costa; los S2E cumplieron entonces tareas de protección antisubmarina mediante tácticas JEZABEL y realizaron junto con los H-3 vuelos de búsqueda y rescate del Aviso A.R.A. "SOBRAL".

En tal circunstancia se le hizo saber al CFT 79 que los A4Q operando desde tierra podrían tener una capacidad de carga y un radio de acción muy superior al que disponían desde el PAL, aferrado a una franja costera y con una menor servidumbre por limitaciones de viento.

Finalmente entre los días 9 y 10 de mayo se ordenó destacar al GAE a ESPORA.

1.6. HELICOPTEROS DESTACADOS

1.6.1. WG-13:

Los helicópteros WG-13 asignados al D-1 y D-2 realizaron tareas de identificación y reconocimiento de contactos, traslados de material y personal y eventualmente de búsqueda antisuperficie. A raíz de un incendio ocasionado por una avería en una turbina, el día 15 de mayo se cayó al agua el WG-13 asignado al D-1 siendo posteriormente rescatado. El 22 de mayo quedó sin servicio el otro helicóptero WG-13 por fallas en una turbina.

1.6.2. AIØ3:

El día 2 de mayo se hundió junto con el Crucero A.R.A. "GENERAL BELGRANO" el helicóptero AIØ3 que se encontraba a bordo.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO N° 05

Entre el 4 y el 17 de mayo, un helicóptero AIØ3 fué embarcado en el Rompehielos A.R.A. "ALMIRANTE IRIZAR", en aquel momento Buque de Apoyo Logístico, mientras que otro continuaba operando desde el Transporte Polar A.R.A. "BAHIA PARAISO".

Tal como se mencionó en 1.3 el 21 de mayo se incorporaron 4 helicópteros AIØ3 al GRUPO AERONAVAL DE ATAQUE que operaba desde RIO GRANDE.

A partir del día 26 de mayo se ordenó que un AIØ3 embarcara en forma alternada en el D-1 y D-2 en reemplazo de los WG-13.

1.6.3. H-3:

Entre el 22 y el 28 de mayo operaron desde VIEDMA tres H-3 realizando tareas de apoyo aéreo antisubmarino a la PRIMERA DIVISION DE DESTRUCTORES.

El 29 de mayo se ordenó alistar dos helicópteros para efectuar operaciones en MALVINAS en configuración transporte, instalándosele a uno de ellos un equipo VLF-OMEGA. El día 31 se trasladaron a la BASE AERONAVAL RIO GRANDE donde se les informó que la tarea consistía en evacuar al personal de CALDERON, permaneciendo a órdenes del CGT 80.1.

La operación se concretó el 1° de junio con dos H-3 permaneciendo el tercero como apoyo en RIO GALLEGOS.

El día 5 completaron su repliegue a ESPORA donde se ordenó alistar dos de ellos en configuración sanitaria/rescate a fin de operar desde el "ALMIRANTE IRIZAR" (Buque Hospital).

El 8 de junio se destacaron al Q-5 y allí permanecieron hasta el fin de esta fase.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 06

2. ORGANIZACION

Al disolverse el GAE, la FT 80 fué reestructurada tal como se dijo en 1.3 de la siguiente manera:

2.1. GT 80.1 (GAI)

15 MC 32/33
11 T-34C
4 BE-200
1 BE-80F
2/3 SA-330 (PNA)
1/3 SV-7 (PNA)

2.2. GT 80.2 (EXPLORACION)

2.2.1 UT 80.2.1

2 SP-2H
2 BE-200

2.2.2 UT 80.2.2

6 S-2E
2 EMB-111

2.3. GT 80.3 (ATAQUE)

2.3.1 UT 80.3.1

5 SUE

2.3.2 UT 80.3.2

8 A-4Q

2.3.3 UT 80.3.3

4 AIØ3

2.4 GT 80.4 (SOSTEN LOGISTICO MOVIL)

2/3 L-188
2/3 F-28
1/2 BE-200

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 01

- CRONOLOGIA DE ACONTECIMIENTOS.

---

26 APR - Un avión BE-80 cruza a PUERTO ARGENTINO para cumplir tareas aerofotográficas en sector BAHIA ELEFANTE.

- El Comandante de la Agrupación IM en MALVINAS pide que se destaquen aviones MACCHI a PUERTO ARGENTINO (del diario de guerra IM).

- Comienza a trasladarse desde PUERTO ARGENTINO a la ESTACION AERONAVAL AUXILIAR CALDERON (BAHIA ELEFANTE), combustible, víveres, munición, equipos, cocina, etc. utilizando el avión SV-7 y el helicóptero SA-330 de PNA.

- Se efectúan 2 vuelos de F28 y otros dos de L-188 entre RIO GRANDE y MALVINAS transportando carga, combustible en tambores y personal de IM (Cía. "H" del BIM3).

- Finaliza la instalación de una antena CME de S2A en la parte inferior del fuselaje de un L-188 (5-T-1) y la adaptación de un rack para operar el equipo.

- Pilotos de T-34C reconocen la pista de CALDERON comprobando que hay unos 750 metros aptos para operar con buenos elementos para lucha contra incendio.

- Un avión SV-7 de PNA (PA-50) efectúa reconocimiento de frontera en IGTF.

- Las Escuadrillas de S2-E, H-3 y A4-Q desembarcadas del POMA el día 25, permanecieron en ESPORA hasta el día 28 en tareas de alistamiento y adiestramiento. Sólo permaneció a bordo del D-2 un helicóptero WG-13 que ese día cumplió un traslado de personal a TRELEW.

- Se instalaron 2 equipos VLF OMEGA y 2 receptores de sonoboyas en cuatro aviones A4-Q.

- S2-E efectuó vuelos de evaluación MAE.

- Aviones SUE destacados en RIO GRANDE efectuaron prácticas de ataques simulados.

---

27 APR - Un avión BE-200 efectúa reconocimiento insular en sector Cabo de Hornos.

- Un SP-2H (2-P-112) realiza búsqueda antisuperficie circundando las Islas MALVINAS y reconocimiento visual y fotográfico de un grupo de pesqueros que se hallaban a unas 100 millas al Norte de las Islas. (Croquis A).

- El CL OTERO asume COAGRUNAVINAS.

///... 1.-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 08

- Se traslada a CALDERON una Sección de Tiradores (-), la que es completada el día 30 con un grupo de tiradores. Continúa el aprovisionamiento logístico y alistamiento de la Aeroestación.

- Un avión F28 cumple dos vuelos a MALVINAS transportando tambores de combustible y carga, mientras un L-188 transporta carga entre ESPORA y GRANDE.

- El avión 5-T-1 es destacado a ESPORA a fin de probar el equipo CME que se le había instalado. Tras dos vuelos de evaluación con muy pobre resultado se decide desmontar lo instalado y el día 29 el avión es afectado nuevamente a tareas de transporte.

- Helicóptero WG-13 destacado a TRELEW regresa a D-2.

---

28 APR - Un avión SP-2H efectúa búsqueda antisuperficie por las 170 Mn de la costa en vuelo desde RIO GRANDE a ESPORA. (Croquis A).

- Un BE-200 del GT 80.1 hace reconocimiento de frontera en IGTF.

- Un L-188 transporta carga de PUNTA INDIO y ESPORA a GRANDE.

- Se efectúan reconocimientos de estancias con patrullas de IM para censo poblacional e inteligencia y evacuación de civiles a BAHIA FOX, utilizando el helicóptero SA-330 (PA-12) de PNA.

- Se vuelve a constituir el Grupo Aeronaval Embarcado en el POMA con: 3 aviones S2-E, 2 helicópteros H-3 y 3 AIØ3; y 6 aviones A4-Q. Estos últimos cuentan con 12 pilotos adiestrados.

- Comienzan a hacerse vuelos de búsqueda anti-superficie desde V-2 con S2-E; a fin de localizar la FT enemiga.

- El WG-13 asignado a D-2 traslada a V-2 al CFT 79.

---

29 APR - Un SP-2H realiza búsqueda antisuperficie desde ESPORA, reaprovisionándose en COMODORO RIVADAVIA y continuando luego hasta lateral SANTA CRUZ en que se le ordena regresar a ESPORA. (Croquis A).

- El avión 4-G-45 (BE-200) en vuelo sobre Sector insular Cabo de Hornos avista en espejo de agua entre Islas PICTON, LENNOX y NUEVA, 3 LT Chilenas tipo "FRESIA" e informa a la COC del ANAU. Este mismo avión por la tarde hace reconocimiento de frontera y aerofotografía.

- Dos aviones T-34-C cruzan de RIO GRANDE a PUERTO ARGENTINO para trasladarse posteriormente a BAHIA ELEFANTE. Los dos T-34-C que ya se hallaban en MALVINAS se destacan también a CALDERON.

ARCHIVO GENERAL DE LA NACION
FOLIO
Nº 09

- Dos aviones MC-33 efectúan vuelo de reconocimiento sobre MALVINAS.

- Llega a CALDERON el grupo de apoyo de tierra para los aviones T-34-C (19 hombres).

- Se efectúan cuatro cruces con F-28 a PUERTO ARGENTINO transportando tambores de combustible y carga. Dos L-188 llevan personal y carga entre ESPORA y GRANDE.

- Es destacado desde BUENOS AIRES a RIO GRANDE un avión SV-7 de PNA (PA-52) para tareas de Búsqueda y Rescate.

- Los S2-E comenzaron a efectuar vuelos de Retransmisión de Comunicaciones entre Unidades de Superficie.

- A partir de 14.00 comenzó a disminuir la intensidad del viento, el techo y la visibilidad, en la zona donde operaba el Portaaviones.

- Se estableció una guardia de 2 A4-Q como Interceptores Listos en Cubierta (ILC), de 4 A4-Q como División de Ataque a Unidades de Superficie en condiciones diurnas y de 1 A4-Q como Tanquero por cuanto se debía operar sin aeródromos de alternativa.

---

30 APR - Despegando de ESPORA un SP-2H explora hasta RIO GRANDE manteniéndose a 80 Mn de la costa. (Croquis B).

- Un avión SV-7 de la PNA (PA-50) cruza de RIO GRANDE a PUERTO ARGENTINO para tareas de Búsqueda y Rescate, apoyado por un BE-200. El otro SV-7 destacado en MALVINAS (PA-51) se traslada a CALDERON.

- Regresa de MALVINAS el BE-80F que había sido destacado el día 26 para tareas fotográficas.

- Dos MC-33 efectúan vuelo de reconocimiento en MALVINAS.

- Un T-34-C solo hace reconocimiento armado en costa W de Isla SOLEDAD por fallas del otro avión (avería en parante de rueda de nariz en el despegue).

- Un F-28 transporta combustible en tambores a MALVINAS; y un L-188 traslada personal y carga entre ESPORA y RIO GRANDE.

- Se incorporaron al V-2 2 A4-Q y 1 S2-E con lo cual el GAE quedó integrado por: 4 S2-E; 2 H-3; 3 AIØ3 y 8 A4-Q.

- Durante un vuelo de Búsqueda Antisuperficie un avión S2-E recibió, a 19.29 hs., una señal en su equipo CME, frecuencia 218 MHZ, probablemente generada por un radar enemigo. (Cróquis O).
- Un helicóptero H-3 efectuó un vuelo a PUERTO DESEADO a fin de desembarcar personal militar y civil que había trabajado en el Portaaviones. El helicóptero SEA LYNX del D-2 fué empleado para reaprovisionar al buque de víveres.

///... 3.-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 10

...///

- El Comandante de la AGRUPACION ARMADA MALVINAS solicitó que fueran destacados a MALVINAS un avión S2-E TRACKER o en su defecto 1 BE-200 con 2 tripulaciones.
  También requirió que los aviones MC-33 permanecieran en las Islas, a pesar de las instrucciones que había recibido de COATLANSUR previamente.
  Ambos pedidos fueron denegados.

1° MAY - Un SP-2H hace exploración antisuperficie alejado 80 Mn de la costa desde ESPORA a RIO GRANDE. (Croquis B)
  Otro SP-2H inicia desde RIO GRANDE una exploración antisuperficie del cuadrante S-W entre MALVINAS y el continente. (Croquis C).

- CALDERON informa haber rescatado al 1er. Tte. PERONA piloto de M III que se eyectó tras ser derribado por un Sea Harrier. El rescate lo efectuó un helicóptero de Ejército.

- El avión BE-200 matrícula 4-G-44 explora faja de 40 millas en sentido N-S hasta 250 millas de la costa (meridiano 60° W). A 0915 detecta al GT 79.3 al N de Isla de los Estados.

- Tres aviones T-34-C que despegan de CALDERON para estacionarse 10 millas al E de MALVINAS con la misión de abatir helicópteros enemigos, son atacados por aviones SEA HARRIER cuando se disponían a atacar a un helicóptero. Eyectan sus armas y consiguen evadir regresando a CALDERON.

- Se planificaron 2 misiones de ataque a unidades de superficie enemigas con aviones SUPER ETENDARD - misiles AM39.
  La primera fué anulada debido a fallas en el sistema de combustible del avión líder. La segunda fué cancelada por falta de avión tanque de la FAA.

- No se pudo concretar una salida de MC-33 para atacar a helicópteros en proximidades de PUERTO ARGENTINO por bombardeo naval y aéreo.

- A 0440 se produce el primer ataque aéreo sobre el aeródromo de PUERTO ARGENTINO y Zonas aledañas al mismo llevado a cabo por aviones VULCAN que lanzan bombas de efecto retardado y antipersonales.
  Hacia el mediodía el helicóptero PUMA de PNA efectúa una exploración radar hacia el E para obtener información de superficie. Cuando sobrevuela PUNTA VOLUNTARIO (extremo E de Península de SAN LUIS) es atacado por artillería propia. Avista tres fragatas y la silueta de un portaaviones al 125° /8 Mn de PUNTA VOLUNTARIO.
  Como consecuencia del ataque sobre el aeródromo queda destruído el galpón donde se depositaban palamenta y repuestos de aeronaves, herramientas, material de supervivencia, equipos personales y bolsas de dormir, etc. y que servía de asiento a la ESTACION AERONAVAL MALVINAS. También resulta averiado el avión PA-54 de PNA por perforaciones de esquirlas que luego son reparadas.

///... 4.-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 11

- Durante la mañana llegan a CALDERON 2 aviones PUCARA procedentes de DARWIN dispersados tras un ataque de HARRIER que los sorprende en tierra. Uno de ellos hace combustible y se va, el otro permanece fuera de servicio. Por la tarde regresan 6 aviones más y pernoctan.

- Un L-188 transporta personal y carga de EZEIZA y ESPORA a IGTF, regresando al día siguiente.

- Durante vuelos de Búsqueda Antisuperficie realizados por aviones S2-E desde el Portaaviones se localizó la posición de 7 unidades de superficie enemigas por contactos radar confirmados por señales CME. (Croquis O).

- Comenzó a cubrir guardia con helicópteros H-3 a 30 m y 5 m de aviso y para cumplir tareas Antisubmarinas, Antisuperficie y de Estación de Rescate.

- El helicóptero WG-13 asignado al Destructor A.R.A. "HERCULES" (D-1) fué destacado para identificar visualmente un contacto de superficie.

---

2 MAY - Un SP-2H hizo búsqueda antisuperficie en cuadrante W-S de MALVINAS regresando a RIO GRANDE. (Croquis C).

- A las 23,30 se destacó un SP-2H desde RIO GRANDE para dar apoyo aéreo antisubmarino al GT 70.3 y cooperar en la búsqueda del Crucero A.R.A. "GENERAL BELGRANO" en cumplimiento del GFH 022025 de CGT 80.2. A partir del punto dato realizó búsqueda cuadrada expandida y lanzamientos de bengalas guiados por el A.R.A. "PIEDRA BUENA" sin resultados positivos. El estado del tiempo (chubascos, techos bajos y mar encrespado) dificultó la operación e imposibilitó el uso de sonoboyas pasivas. (Croquis D).

- Un avión BE-200 cruza a CALDERON transportando armamento y repuestos de T-34-C y regresa evacuando al Teniente 1° PERONA (FAA).

- Por orden de COATLANSUR, CGT 80.1 ordena a CALDERON que se haga un reconocimiento con T-34-C de la costa N de la Isla SOLEDAD para ver si se observan tropas enemigas desembarcadas o globos interferidores radar que pudieran haber sido izados. Pero regresan sin novedad habiendo hecho el reconocimiento con buenas condiciones de visibilidad.

- Cinco aviones PUCARA se destacan de CALDERON a DARWIN.

- El helicóptero SA-330 de PNA destacado en PUERTO ARGENTINO es enviado a BAHIA ELEFANTE para buscar repuestos recogiendo a una patrulla de IM que estaba en la estancia DOUGLAS.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 12

.../11/

- A 00.15 horas el Comandante del G.T. 79.1 comunicó a sus Unidades que a partir de las 07.45 horas atacaría a las unidades enemigas que en ese momento se hallaban al 125° y 270 MN del Portaaviones.

- Por Mensaje GFH 020119 el Comandante del TOAS informó al Comandante de la F.T. 79 que el enemigo no estaba aferrado y que constituía una grave amenaza para la F.T. 79.

- En el Mensaje GFH 020145 MAY el Comandante de la F.T. 79 indicó que a 00.50 horas el G.T. 79.1 había detectado a un explorador en contacto enemigo, apreciando SEA HARRIER, que permaneció durante 30 m. a 60/70 MN de la Fuerza propia y que luego orbitó a 110 MN de la misma hasta las 01.35 horas. Señaló además que las condiciones de viento hacían inaceptable un ataque aéreo propio por cuanto reducían notoriamente el radio de acción y la capacidad para portar armamento de los A4-Q. Finalmente anunció su intención de alejarse de los contactos enemigos, lo cual hizo a partir de 02.09 horas.

- A las 10.46 horas decoló una sección de A4-Q en configuración aire-aire para interceptar a 2 lobos detectados a 10.37 horas. Posteriormente estos adoptaron un rumbo en alejamiento, habiéndose apreciado que no detectaron a la Fuerza propia. Los A4-Q interceptores aterrizaron a las 11.20 horas sin haber establecido contacto con el enemigo. Desde el 29 de abril a 14.00 horas hasta el 2 de mayo a 12.00 horas el viento fue inferior a 10 nudos, el cielo permaneció cubierto con nubes medias y bajas y la visibilidad fue de 10/20 Kms.

- Se efectuó un vuelo de Búsqueda Antisuperficie Visual Nocturna con un H-3.

- El helicóptero SEA LYNX del D-1 fue destacado para identificar un contacto radar de superficie obtenido durante horas nocturnas.

- Se hundió con el Crucero A.R.A. "GENERAL BELGRANO" el helicóptero AIØ3 asignado.

---

3 MAY

- A 06.15 despegó de RIO GRANDE otro avión SP-2H para relevar al que estaba dando apoyo aéreo antisubmarino a "BOUCHARD" y "PIEDRA BUENA" y colaborando en la búsqueda del "GENERAL BELGRANO". A 09.20 avistó una mancha de aceite e informó su posición. A 09.30 lanzó una sonoboya pasiva por un objeto avistado, que luego amplió con módulo LOFAR al tercer registro. Posteriormente determinó que la señal grabada provenía de los buques propios. A 09.55 estableció contacto con una balsa salvavidas en 2182 khz. A 13.20 avistó 15 balsas y un bote con náufragos, informó, marcó con humos y regresó a RIO GRANDE por autonomía. (Croquis E).
Otro SP-2H cumplió posteriormente una búsqueda antisuperficie en Sector E de RIO GRANDE hasta el S de MALVINAS. (Croquis F).

///... 6.-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 13

...///

- C.G.T. 80.1 destacó a un BE-200 para cooperar en tareas de búsqueda del "BELGRANO", el que regresó sin haber tenido éxito.

- En horas de la tarde el avión 5-T-21 es destacado para cooperar en tareas de búsqueda y obtiene contacto radial con las balsas.

- CALDERON informa que el aerodrómo se halla inoperable por lluvias a partir de 14.00.

- A 17.20 se suspenden las operaciones de B y R por falta de luz.

- Dos aviones MC-33 de PUERTO ARGENTINO fueron destacados para ejecutar un ataque sobre un buque de desembarco y lanchas que se encontraban al 160°/30 MN. Tras hacer navegación rasante con meteorología desfavorable sin encontrar al blanco regresaron.
  Estando próximo al aterrizaje el avión 4-A-113 impactó contra la tierra a unos 2000 mts. de la cabecera, destruyéndose totalmente y falleciendo el piloto TF BENITEZ.

- Se efectuaron 2 Búsquedas Antisuperficie con aviones S2-E. Durante los mismos no se obtuvieron contactos radar ni señales en los equipos MAE.

- A 14.02 decolaron 2 A4-Q Interceptores debido que a 13.54 horas se obtuvieron varios ecos de lobos. Los Interceptores se estacionaron sobre el eje de la amenaza a 60 MN de la Fuerza propia. A 14.10 horas se determinó que los lobos eran amigos. Los 2 A4-Q regresaron a 14.30 horas.

- A 15.48 horas la F.T. 79 recibió el GFH 031530 MAY del Comandante del TOAS que indicaba que entre 031545 y 031645 la Fuerza sería sobrevolada por aviones CANBERRA de la FAA. No obstante a 15.33 horas se había establecido la condición de ALARMA ROJA por haberse detectado varios Lobos.

- Posteriormente, a 17.17 horas, decoló una PAC de 3 A4-Q ya que a 17.15 horas, es decir fuera del horario informado por despacho, se habían detectado varios Lobos. La PAC aterrizó a 17.44 horas tras haberse determinado que los Lobos eran de la FAA.

- Un helicóptero WG-13 fué destacado para investigar un contacto radar de superficie intermitente obtenido por un Destructor de la F.T. 79.
  A los mismos efectos se destacó un helicóptero H-3. Durante una de las caladas de este último se obtuvo un rumor hidrofónico que fué informado sin que se registrara otra novedad.
  El contacto fué clarificado como POSIBLE SUBMARINO. (Cróquis P).-

///... 7.-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 14

...///

4 MAY - Un avión SP-2H efectuó búsqueda antisuperficie dispuesta por GFH 032025 de CGT 80.2 hacia el E de RIO GRANDE y Sur de MALVINAS, proveyó información para un posible cruce de 3 aviones C-130 de FAA y finalmente guió a una Sección de aviones SUE sobre contactos radar que había mantenido en tracking por orden de CGT 80.2. (Croquis G).
La sección de SUE lanzó 2 misiles EXOCET AM-39 como consecuencia de lo cual, según se comprobó posteriormente, resultó hundido el Destructor inglés SHEFFIELD.(Cróquis Q).-

- Posteriormente otro SP-2H (2-P-111) fué destacado con la tarea de retomar el contacto con el enemigo y mantener exploración en contacto. (Croquis G).
Las estaciones de emisión radar fueron modificadas por presencia de PAC's enemigas. A las 15.36 se le ordenó regresar a RIO GRANDE tras interceptar una comunicación en inglés de vectoreo de aviones sobre el 2-P-111. Se pidió protección aérea a FAA quien destacó 2 aviones DAGGER.

- Dos aviones MC-33 que trataban de cruzar a MALVINAS debieron regresar porque PUERTO ARGENTINO estaba siendo atacado por aviación enemiga.

- El avión 5-T-1 y el 5-T-21 se relevaron en tareas de Busqueda y Rescate de náufragos del "BELGRANO" hasta la puesta del sol. Por otra parte se informó al A.R.A. "BAHIA PARAISO" que se mantendría la búsqueda con L-188 los días 5 y 6 de mayo.

- COATLANSUR requiere a JESMACON el transporte de 320 sobrevivientes del A.R.A. "GENERAL BELGRANO" desde RIO GRANDE a ESPORA a partir de 050800 MAY.

- Tras ser atacado DARWIN se trasladan a CALDERON 5 PUCARA. Uno de ellos se queda enterrado por piso blando en pista auxiliar (detención brusca turbinas y desprendimiento de palas de hélices).

- Un helicóptero CHINOOK de FAA transporta a CALDERON combustible y un grupo de comunicaciones, mientras que el SA-330 de PNA traslada material y pernocta.

- Se realizaron 3 vuelos de Búsqueda Antisubmarina con S2-E a efectos de sembrar y controlar una barrera JEZEBEL a 30/60 MN de la Fuerza propia. (Cróquis P).-

- Por otra parte, se ejecutaron 2 vuelos para localizar al Aviso A.R.A. "SOBRAL" con S2-E

- Los helicópteros H-3 cubrieron Estación de Rescate y además efectuaron un vuelo de Búsqueda y Rescate Visual del Aviso A.R.A. "SOBRAL". La Búsqueda resultó negativa, habiéndose podido constatar al día siguiente que el buque no se había encontrado dentro de la zona asignada.

///... 8.-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO N° 15

...///

- Embarcó en el Rompehielos A.R.A. "ALMIRANTE IRIZAR", un helicóptero AIØ3 con misiles AS-11.-

- Otro AIØ3, operando desde el "BAHIA PARAISO", trasladó 3 heridos y 1 cadaver del "GENERAL BELGRANO" desde el Destructor A.R.A. "PIEDRA BUENA".

---

5 MAY

- Por GFH 051815. CGT 80.2 ordenó que se explorara el Sector 060/100 de RIO GRANDE hasta 260 MN para localizar a un buque piquete radar y en caso negativo se continuara buscando la fuerza enemiga por el Sur de MALVINAS hasta un alejamiento máximo de 300 MN de RIO GRANDE. Ese vuelo fué cumplido por un SP-2H (2-P-112) emitiendo en 10 estaciones distintas sin tener contacto. (Croquis H).

- A partir de las 09.30 horas se inició el traslado a ESPORA de los náufragos del "BELGRANO" con 2 L-188 y 2 F-28 propios y 1 B-707 y 2 F-28 de la FUERZA AEREA. Esta maniobra finalizó a las 16.30 horas con el despeque del último avión desde RIO GRANDE.

- Se suspendió la búsqueda aérea de sobrevivientes durante 4 horas por malas condiciones meteorológicas.

- Un avión BE-200 efectuó vuelo de reconocimiento y observación de frontera en IGTF.

- Se anuló el traslado de dos MC-33 de RIO GRANDE a MALVINAS haciéndolos regresar, por la Situación Táctica en PUERTO ARGENTINO.

- CALDERON inoperable por malas condiciones meteorológicas. Pilotos de T-34-C recibieron instrucciones para hacer reconocimiento armado en Isla de los Leones Marinos (Operación Margarita).

- Se efectuó reconocimiento del hipódromo de PUERTO ARGENTINO para ver si era apto como alternativa para operación de SV-7 de PNA. Personal de PNA determinó que se lo podía usar como alternativa de emergencia.

- Durante un vuelo de Búsqueda del "SOBRAL", un S2-E tuvo contacto chico radar que desapareció y luego avistó una estela. Lanzó un torpedo sobre el Punto Dato sin que se apreciaran resultados. (Cróquis P).-
Fueron destacados 2 helicópteros H-3 y otro S2-E para explotar dicho punto Dato. Un H-3 tuvo rumor hidrofónico y contacto sonar sobre el cual un S2-E lanzó un segundo torpedo, sin resultado. Las acciones antisubmarinas se prolongaron durante 9 horas. El Punto Dato se hallaba a 70 MN de la Fuerza. Máxima clasificación del contacto: POSIBLE. CONFIANZA 3. Además se realizó otro vuelo de Búsqueda Antisubmarina con S2-E en proximidades de la boca del Golfo Nuevo.(Cróquis P).-

- El helicóptero WG-13 que operaba desde el D-1 transportó víveres desde el Portaaviones.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 16

...///

6 MAY - Un SP-2H cumple búsqueda antisuperficie en área entre MALVINAS y el continente ordenada por CGT 80.2 sin tener novedades. (Croquis I)
Para este vuelo se establecen coordinaciones de frecuencias en A3-J a fin de que el radar de MALVINAS pueda darle información de actividad de PAC's enemigas.

- De MALVINAS se pide el traslado de una Sección más de MC-33 y material de armamento para los aviones allí destacados en reemplazo del que había sido dañado en el bombardeo del aeropuerto. Dos MC-33 y un BE-200 se trasladan a RIO GALLEGOS para cruzar desde allí a MALVINAS. Este cruce queda suspendido porque el SP-2H en tareas de búsqueda, informó una detección que se aprecia podría ser un posible piquete radar.

- Un avión BE-200 hace reconocimiento de frontera en la IGTF mientras que un BE-200 explora sobre Isla de los Estados.

- Un L-188 continúa con la búsqueda de sobrevivientes del A.R.A. "GENERAL BELGRANO", mientras otros dos hacen 3 vuelos con carga de ESPORA a RIO GRANDE. (Cróquis K).-

- La Pista de CALDERON queda sin servicio por lluvia y deterioro causado por aviones PUCARA. Se cancela Operación Margarita.

- Durante el aterrizaje en el hipódromo de PUERTO ARGENTINO el avión PA-54 rompe el parante de la rueda de nariz y queda fuera de servicio por daños acasionados que requieren asistencia de talleres aeronavales. Se lo dispersaba allí en razón de los ataques sobre el aeropuerto.

- Se efectuaron 3 vuelos de Búsqueda Antisubmarina con S2-E sobre la derrota de la Fuerza propia.
Otro S2-E efectuó un vuelo para investigar un Punto Dato establecido por un avión de la FAA al avistar a un submarino que iba a inmersión. (Cróquis P).-

- Un H-3 fué destacado a ESPORA para trasladar al Comandante de la F.T. 79, pernoctando en dicha Base.
En ESPORA se realizó un Vuelo de Prueba de un tercer helicóptero H-3.

- El helicóptero WG-13 SEA LYNX del Destructor A.R.A. "HERCULES se destacó a ESPORA a fin de obtener repuestos para el buque. Regresó a 19.50 horas.

---

7 MAY - El avión 5-T-1 mientras cumplía búsqueda de náufragos informó el avistaje de 5 buques en 55°31'S 61°06'W con visibilidad ilimitada a 23 MN mientras volaba a 12000 pies.
Esa detección se produjo a las 14.55 y fué reconfirmada 5 minutos después. (Cróquis K).-

- A 16.00 horas es destacado un SP-2H para efectuar búsqueda del avistaje informado por el 5-T-1, obtiene contactos radar que informa pero no investiga. Posteriormente un avión LR-35 de FAA explora el Sector de la Isla de los Estados y en un momento determinado informa que habría sido lanzado un misil contra el SP-2H, luego anula tal información y confirma que es errónea. (Croquis J)

///... 10.-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO N° 17

...///

- JESTAEROVINAS le ordena a CALDERON efectuar un reconocimiento armado con T-34-C en zona N y NW de Isla SOLEDAD por posible operación de helicópteros y Comandos enemigos. Despega una sección regresando sin novedad.

- Por malas condiciones meteorológicas sigue suspendido el cruce de los 2 MC-33 desde RIO GALLEGOS a MALVINAS.

- CGT 80.1 ordena dispersar aviones en RIO GRANDE, RIO GALLEGOS y USHUAIA.

- COATLANSUR da por finalizada la búsqueda de náufragos del "BELGRANO" al A.R.A. "BAHIA PARAISO" y se le ordena regresar a USHUAIA. Al "SOMELLERA" a su vez se le ordena destacarse a RIO GALLEGOS a máxima velocidad, ante la presencia de unidades enemigas avistadas. Se mantendrá esfuerzo de búsqueda aérea.

- COARENAUSTRAL ordena a la AGRULANRAPI efectuar búsqueda CME al E de Cabo San Juan ante la incursión de un contacto mediano.

- El helicóptero SA 330 de PNA es destacado de CALDERON para efectuar búsqueda radar desde costa N de Isla SOLEDAD hacia el mar a fin de detectar unidades enemigas. Posteriormente en horas de la tarde traslada a Isla AGUILA a una patrulla de IM a fin de investigar la presencia de una embarcación civil en el muelle de la Estancia Spidwell, informada por "BAHIA BUEN SUCESO". Resulta ser el PENELOPE, embarcación de la FIC de unos 18 metros de eslora. La patrulla queda en la Isla y el helicóptero regresó a PUERTO ARGENTINO.

- CALDERON queda inoperable a partir de 1500 horas por lluvias.

- Se efectuaron 2 vuelos con S2-E a fin de continuar investigando el Punto Dato establecido durante el día anterior por el submarino avistado yendo a inmersión. Dicho Punto Dato fué investigado durante 11 horas mediante tácticas JEZEBEL y Radar, sin que se registraran novedades.
  Un S2-E fué destacado a ESPORA.

- Se reincorporó al V-2 el helicóptero H-3 destacado durante el día anterior.

---

8 MAY

- Mientras se traslada de USHUAIA a RIO GRANDE un SP-2H cumple exploración antisuperficie.(Croquis J).

- Un avión L-188 y un BE-200 realizan vuelos de búsqueda de náufragos. (Cróquis K).-

- COMIL emite despacho diciendo que habría posibilidad de que se desarrolle una operación de envergadura.

///... 11.-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO N° 18

- COARENAUSTRAL produce un SITREP con relación a la detección de los 5 buques del día anterior (posibles unidades de guerra en formación) y aprecia que se mantiene la situación de incertidumbre ya que no se pudo confirmar el avistaje inicial; considera que el objetivo material es la B.A. RIO GRANDE.

- El Ministerio de Defensa inglés extiende la zona de exclusión hasta 12 millas de la costa.

- A través de MALVINAS se recibe información de que CALDERON ha colmado su capacidad de alojamiento y requiere combustible.
  Se le informa que con el BE-200 que apoyará el cruce de los MC-33 se evacuará personal no indispensable. CALDERON sigue inoperable por meteorología.

- A las 16.56 CGT 80.1 informa a CFT 80 que un grupo de medianos navegando en columna pintados de gris y blanco avistados a las 16.44 por un avión LR-35 de FAA que volaba a 16000 pies, podrían ser buques pesqueros.

- El SA-330 destacado en MALVINAS traslada a la Estancia Spidwell a la dotación designada para hacerse cargo del PENELOPE y recoger la patrulla de IM que había dejado el día anterior. Posteriormente efectúa un reconocimiento con dos helicópteros AUGUSTA del E.A. en BAHIA LABERINTO y localizan al Transporte "BAHIA BUEN SUCESO".

- Se realizaron 2 vuelos de búsqueda antisubmarina con S2-E Durante el segundo de ellos una sonoboya registró un rumor hidrofónico trás un contacto radar que desapareció. Las acciones antisubmarinas se prolongaron, sin que fuera posible clasificar el contacto.(Cróquis P).-

  Regresó a bordo el S2-E que se había destacado a ESPORA el 7 de mayo.

- Se llevó a cabo una práctica de Interceptaciones Aéreas Controladas con 4 aviones A4-Q.

---

9 MAY - Un SP-2H hace un vuelo de evaluación de radar circundando Isla de los Estados.

- Un avión L-188 continúa con la tarea de búsqueda de sobrevivientes del "BELGRANO", mientras que otro avión similar traslada a ESPORA al personal rescatado por el A.R.A. "BAHIA PARAISO".
  Dado que el resultado de la búsqueda es negativa, se sugiere a COATLANSUR darla por finalizada. COATLANSUR dispone a las 19.58 finalizar la búsqueda de náufragos.(Cróquis K.

- Una comisión se traslada a RIO GALLEGOS para estudiar las posibilidades de operación de aviones SUE en la Base Aérea Militar.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 19

...///

- COATLANSUR requiere al CAE y a CFT 80 exploración aérea entre MALVINAS y el continente y el reconocimiento de dos contactos. CFT 80 le contesta que no tiene aviones de exploración en servicio y que está utilizando L-188 sin resultado positivo por las características del radar y las condiciones meteorológicas.

- El helicóptero SA-330 destacado en MALVINAS queda fuera de servicio por impactos de esquirlas en el sistema de transmisión del rotor de cola como consecuencia de bombardeo naval sobre el aeropuerto.
  Como consecuencia de ello y a raíz del pedido de auxilio del NARWAL se coordina con Ejército el envío de otro SA-330 para el rescate de náufragos. Esa aeronave fué abatida por (misiles SEA DART).

- No se puede cumplir misión de reconocimiento armado con T-34-C a lo largo del Estrecho San Carlos por meteorología.

- Un PUCARA aterriza en CALDERON y queda enterrado de nariz al rodar por la pista sin sufrir mayor daño. Otro avión que lo acompañaba regresa a DARWIN por quedar la pista obstruída.

- A 03.55 fué destacado 1 S2-E para explorar el Punto Dato obtenido durante el día de ayer. Las condiciones meteorológicas impidieron que se concretara la tarea ordenada.

- Se levantaron las guardias de helicópteros H-3 a 5m y 30 m de aviso.
  Posteriormente los 2 H-3 embarcados se destacaron a ESPORA, su base de asiento, junto con los o A4-Q que constituyeron el GAE.

---

10 MAY - Un F-28 traslada desde USHUAIA personal fallecido del Crucero A.R.A. "GENERAL BELGRANO" que estaba a bordo del A.R.A. "BAHIA PARAISO". Un L-188 transporta personal y carga a RIO GRANDE.

- CALDERON pide que se requiera a PUERTO ARGENTINO la evacuación urgente de un hombre afectado de apendicitis.

- Un L-188 explora un área cuadrada de aproximadamente 120 Mn. de lado entre el lugar del hundimiento del CRBE y MALVINAS sin éxito por tener interferencias de chubascos en el radar. (Cróquis L).-
- JESTAEROVINAS informa que el helicóptero de PNA destacado (SA-330) quedó sin servicio por averías de esquirlas y que su recuperación demanda un largo plazo.

- Las continuas lluvias dejan inoperable la pista de CALDERON.

///... 13.-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 20

..///

- Desembarcaron del Portaaviones los 4 S2-E y los 3 AIØ3, y del D-1 el WG-13 asignado.

- Tras desembarcar del Portaaviones, la SEGUNDA ESCUADRILLA AERONAVAL DE HELICOPTEROS (H-3) permaneció en la BASE AERONAVAL COMANDANTE ESPORA hasta el 21 de mayo inclusive. Durante el período se realizó adiestramiento para alcanzar la capacidad de llevar a cabo Operaciones Antisubmarinas Nocturnas, capacidad que fué adquirida por dos Comandantes de Aeronave.

- Por otra parte, durante este período fué puesto en servicio un tercer helicóptero H-3.

- Se determinó que la Escuadrilla de A4-Q pasaría a integrar el Grupo de Tarea Aeronaval de Ataque 80.3, como Unidad de Tarea 80.3.2.. Cumpliría tareas de Ataque a Unidades de Superficie, Apoyo Aéreo Cercano y Defensa Contraaérea, operando desde la BASE AERONAVAL RIO GRANDE.

---

11 MAY - Un avión L-188 efectúa búsqueda antisuperficie pasando por el S de Isla de los Estados hasta 300 MN al E de RIO GRANDE y luego entre MALVINAS y el continente entre los paralelos 52° 35' y 51° 10'. Otro avión transporta personal y carga desde ESPORA a GRANDE. (Cróquis L).-

- JESTAEROVINAS pidió que se considerara la posibilidad de trasladar en C-130 y de utilizar helicópteros AIØ3 en configuración de misiles AS-12 para ataques a unidades de superficie. Se le contestó que ese análisis lo estaba haciendo CFT 80. Este Comando ordenó alistar los helicópteros AIØ3 para operar en configuración misilística en las Islas MALVINAS. Se solicitó el traslado a MALVINAS en aviones C-130 de FAA. Se le asignaron misiles AS-11 y AS-12.

- Los MC-33 que estaban en RIO GALLEGOS son alertados para prepararse para el cruce a MALVINAS.

- Comenzó el alistamiento de los S2-E para operar desde la ex-ESTACION AERONAVAL RIO GALLEGOS como Unidad de Tarea 80.2.2.

- Entre el 11 y el 22 de mayo, los SUE efectuaron vuelos de adiestramiento a fin de mantener el nivel alcanzado en tácticas de ataques a buques con misiles aire-superficie.

---

12 MAY - Un SP-2H cumple exploración antisuperficie al SSE de MALVINAS.

- Se le solicita a MALVINAS la evacuación de los pilotos del SA-330 de PNA averiado.

- Se traslada en un L-188 a RIO GALLEGOS un sistema portátil de balizamiento, para la pista de la ex-ESTACION AERONAVAL. Al regreso este avión traslada personal y carga entre Bases.

///... 14.-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 21

...///

- Se aplaza nuevamente el cruce a MALVINAS de una sección de MC-33.-

- Se destacó a RIO GALLEGOS el primer S2-E.

- Comenzó el traslado a la BASE AERONAVAL RIO GRANDE de 8 aviones A4-Q y 12 Pilotos.

- Se estableció una guardia de 6 aviones para Ataques a Unidades de Superficie, 1 avión de reserva y 1 avión en configuración tanque.
  Se determinó que la condición de alistamiento para Ataques, sin información previa, sería de 1 hora 15 minutos.

---

13 MAY - Un avión BE-80 efectúa reconocimiento de límites fronterizos.

- Los dos MC-33 que debían trasladarse de GALLEGOS a PUERTO ARGENTINO, regresan a RIO GRANDE tras intentar por meteorología desfavorable. Lo mismo sucede con el BE-200 de apoyo.

- Un helicóptero BELL 212 traslada de CALDERON a PUERTO ARGENTINO a un conscripto afectado de apendicitis y a dos pilotos de T-34-C que iban a ser relevados.

- JEBAEROGRA le reitera a COARENAUSTRAL que ha colmado su capacidad de alojamiento y recibe orden de organizar defensa A.A. de la Base integrando batería de Ejército.

- Arribaron a RIO GALLEGOS otros 2 S2-E.

- Se realizó el primer vuelo de Búsqueda Antisuperficie con S2-E desde RIO GALLEGOS.

- Se iniciaron las tareas tendientes a reacondicionar la pista, calles de rodaje, iluminación y Torre de Control de la ex- ESTACION AERONAVAL RIO GALLEGOS.

- Los A4-Q comenzaron a efectuar vuelos de adiestramiento para verificar las condiciones de operación y la posibilidad de operar en forma conjunta con los SUPER ETENDARD.

- Tras zarpar de PUERTO BELGRANO el D-1 recibió al helicóptero WG-13 asignado.

---

14 MAY - Un avión L-188 traslada a RIO GRANDE personal de Ejército para instalar y servir una batería AA.

- Arriban 2 aviones A4-Q a RIO GRANDE.

///... 15.-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 22

...///

- Un BE-200 cruza a MALVINAS llevando carga y personal y regresa sin novedad.

- Un F-28 traslada desde ESPORA a GRANDE carga de SUE.

- Se recibe información de que dos unidades navales propias operarán como piquetes radar en proximidades de la costa E de la IGTF.

- Se efectuaron 2 vuelos de Búsqueda Antisuperficie con S2-E ordenados por el Comandante del Grupo de Tarea de Exploración con asiento en ESPORA.

- El helicóptero WG-13 del D-2 efectuó una Búsqueda Antisuperficie.

---

15 MAY - A las 04.10 horas aproximadamente se registra una acción de comandos enemigos en CALDERON precedida por cañoneo naval, como consecuencia de la cual quedan destruídos 6 aviones PUCARÁ, 1 SKYVAN y 4 T-34-C y un sector de la pista a causa de la explosión de una cámara de voladura.

- JESTAEROVINAS informa por mensaje que está alistando una pista alternativa en el camino de acceso al aeropuerto y que ampliará la información.

- A partir de la fecha COAGRUNAVINAS comienza a dar información de actividades de PAC's enemigas y a actualizar las probables posiciones de el/los portaaviones conforme a la actividad aérea que detecta por radar.

- Un BE-200 traslada personal y carga, mientras que 2 aviones MC-33 cruzan a PUERTO ARGENTINO. Uno de ellos queda sin servicio al aterrizar por rotura de maza de rueda.

- Arribó a RIO GALLEGOS el cuarto avión S2-E.
Se ejecutaron 2 vuelos de Búsqueda Antisuperficie con S2-E ordenados desde ESPORA.

- Se completó la instalación de la iluminación eléctrica en un costado de la pista.

- El SEA LYNX asignado al Destructor A.R.A. "HERCULES" (D-1) cayó al mar en proximidades del buque. La emergencia se debió a una avería en una turbina que originó un incendio incontrolable. Toda la tripulación fué rescatada. El helicóptero fue recuperado tiempo después.

---

16 MAY - Se efectuó reconocimiento de frontera en IGTF con un BE-80.

- CGT 79.3 informó que en proximidades de Cabo del Medio y Cabo Domingo el A.R.A. "BOUCHARD" escuchó emisión sonar sobre su casco de un posible submarino en zona, lo que ac-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 23

tualizaba la amennaza de una acción sobre RIO GRANDE. Posteriormente el "BOUCHARD" abrió fuego en proximidades de Cabo Domingo ante la aparición de ecos pequeños a una milla de distancia, sin otra novedad.

- Un F-28 regresa sin concretar el cruce a MALVINAS por falta de ligazón con PUERTO ARGENTINO.

- Un avión MC-33 destacado en MALVINAS no puede cumplir una misión de reconocimiento armado en el Estrecho de San Carlos por fallas al poner en marcha.

- El SEA LYNX asignado al D-2 se trasladó al D-1 para completar la instalación del radar.

- A partir de la fecha y hasta el 14 de junio, los aviones S2-E operando desde RIO GALLEGOS efectuaron búsquedas antisuperficie diarias conforme a las directivas de CGT 80. 2. Fundamentalmente satisfacían los requerimientos de exploración previa a los cruces de aviones propios a MALVINAS y otras tareas de búsquedas antisuperficie que le fueron encomendadas. Cróquis N).-

---

17 MAY - Un F-28 transporta carga y personal a MALVINAS. Se producen relevos de dotación de aviones MC-33 y evacuación de heridos.
Es replegado a su vez todo el personal de ESTAEROVINAS.

- En CALDERON se trata de reacondicionar la pista y de recuperar material de los aviones inutilizados.

- Desembarcó del Rompehielos A.R.A. "ALMIRANTE IRIZAR" un helicóptero AIØ3.

- Se llevó a cabo un vuelo con aviones BANDEIRANTE para evaluar sensores mediante la cooperación del D-2.

---

18 MAY - Un BE-200 del GT 80.1 explora la zona marítima de RIO GRANDE sin novedad.

- En PUERTO ARGENTINO se efectúan trabajos de reparación y mantenimiento en aviones MC-33. Se comprueba que había repuestos equivocados y otros faltantes y que no se contaba con todo el personal necesario. Un avión queda sin servicio por turbina bloqueada.

- Se incorporó al grupo que operaba desde RIO GALLEGOS el quinto S2-E.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 24

...///

19 MAY - COAR visita RIO GRANDE.

- CGT 80.1 informa a COAGRUNAVINAS haber interceptado comunicaciones en claro del enemigo en 5644 khz.

- Un F-28 transporta carga y combustible en tambores a PUERTO ARGENTINO, mientras un L-188 lleva personal y carga desde RIO GRANDE hacia el Norte y otro hace un vuelo de carga de EZEIZA a USHUAIA.

- Se produce un bombardeo sobre CALDERON inutilizando el lado izquierdo de la pista.

- El helicóptero SEA LYNX asignado al D-2 se destacó a ESPORA para ser sometido a una inspección.

---

20 MAY - COAGRUNAVINAS informa a CGT 80.1 que hay dos MC-33 en servicio y solicita que se destaque una sección más y que se concentre a la Escuadrilla en RIO GRANDE por razones logístico-operativas.

- CALDERON informa a GT 80.1 que el margen derecho de la pista desde cabecera 32 ha quedado limpia en 550 metros y que el estado es pesado. A raíz de un incendio queda destruída una casa utilizada como alojamiento de suboficiales.

- COARENAUSTRAL solicita a CGT 80.1 exploración aérea nocturna diaria sobre eventuales sectores de aproximación de unidades de superficie enemigas a la BASE AERONAVAL RIO GRANDE. CGT 80.1 le contesta que en la fecha se ha cumplido con vuelos de S2-E y LR-35 de FAA y que para los días sucesivos se los ha gestionado a CFT 80.

- Noticias periodísticas denuncian el hallazgo de un helicóptero inglés incendiado a 8 km de PUNTA ARENAS.

- Un L-188 transporta personal y carga entre USHUAIA, RIO GRANDE y ESPORA.

---

21 MAY - COATLANSUR ordena por mensaje reforzar las medidas de seguridad de objetivos militares en el litoral marítimo a fin de neutralizar la capacidad enemiga de actuar con medios especiales infiltrados o acciones de sabotaje.

- PUERTO ARGENTINO pide a CGT 80.1 que se posponga el traslado de más aviones MC-33 por la situación táctica.

- JESTAEROVINAS ordena destacar una sección de MC-33 para atacar al "ENDURANCE" y a otros dos buques más que estaban ejecutando un desembarco en el Estrecho de San Carlos. Se planificó el ataque pero finalmente salió un sólo avión porque el otro disponible tenía una rueda desinflada. La orden fué atacar cualquier helicóptero que se encontrara después de Monte KENT hasta SAN CARLOS. El piloto observó dos helicópteros propios en tierra, uno de ellos incendiándose. Al aproximarse desde el Norte a SAN CARLOS vió 3 fragatas tipo 21, inició corrida sobre un helicóptero tipo

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 15

LYNX y al entrar en la bahía vió un DD clase 42 al que atacó con cañones y cohetes de 5". Regresó sin novedad a PUERTO ARGENTINO y completó la información disponible. Ese avión iba a volver a hacer una nueva salida con otro piloto, pero se anula la orden porque se iba a atacar desde tierra.
COAGRUNAVINAS emite un mensaje resumiendo lo acontecido y aclara que solicita apoyo aéreo urgente al continente. Posteriormente informa que el MC-33 hizo blanco sobre un buque tipo fragata.

- COAGRUNAVINAS informa que fué abatido un avión Harrier y que ha tomado prisionero al piloto.

- Helicóptero SA-330 de PNA de RIO GRANDE efectúa apoyo de un avión M-5 de FAA que regresaba con fallas.

- COATLANSUR da por mensaje diagrama de ataques de aviones A4-B, A4-C y M-5 de FAA y A4-Q de ARA.

- Por la mañana 6 A4-Q despegaron de RIO GRANDE para atacar a unidades navales enemigas en el Estrecho de SAN CARLOS, sin reabastecimiento en vuelo ni Escolta Aérea. Por fallas en los Sistemas de navegación VLF OMEGA y debido a las condiciones meteorológicas no se avistaron los blancos.

- Por la tarde despegaron 6 A4-Q en dos secciones de 3 aviones a fin de atacar a buques enemigos próximos a PUERTO SAN CARLOS.
A 15.15 horas los 3 aviones de la 1ra. Sección atacaron a una Fragata, estimada Tipo 21, en el Estrecho de SAN CARLOS. Lanzaron 8 Bombas MK-82 de 500 lbs. con cola retardada. Se pudieron apreciar 2 impactos en la zona de popa. Se estimó que se trataba de la Fragata "ARDENT". Tras el ataque los 3 aviones fueron derribados por una PAC de SEA HARRIER. Dos pilotos se eyectaron y posteriormente fueron recuperados. Al tercer piloto, transcurrido un tiempo, se lo dió por desaparecido.
A 15.30 horas la 2da. sección atacó a una Fragata, estimada Tipo 21, en la Bahía RUIZ PUENTE. Se lanzaron 11 bombas MK-82 con cola retardada. Se apreció que el blanco había resultado horquillado. Las 3 aeronaves regresaron a RIO GRANDE sin novedad.

- COATLANSUR informa por mensaje los posibles medios y forma de acción de comandos británicos contra bases terrestres.

- Un avión F-28 que intentaba cruzar a MALVINAS debe regresar por interferencia en los circuitos de comunicaciones. Un L-188 transporta carga y personal entre EZEIZA y USHUAIA.

- COAGRUNAVINAS informa a COATLANSUR que el enemigo desembarcó efectivos importantes en SAN CARLOS y que aprecia una consolidación fuerte con asentamiento de bases para aviones HARRIER. Considera que es urgente el reconocimiento y ataque masivo el día siguiente y pide 2 lanchas rápidas y una sección más de MC-33. Luego pide a CGT 80.1 un blister fotográfico para MC-33 y personal especializado; pelicula y

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO N° 26

...///

material para revelado. CGT 80.1 le contesta que considera que el medio más apto es el avión LR-35 de FAA porque el blister fotográfico limita la artillería del MC-33.

- COATLANSUR dispone la requisa de dos helicópteros DAUPHINE de TOTAL ante la negativa de los pilotos para hacer vuelos militares.

- Cuatro helicópteros AIØ3 fueron destacados para operar en la ISLA GRANDE DE TIERRA DEL FUEGO. Las tareas a cumplir eran de naturaleza antisuperficie en aguas restringidas y antiterrestre.

- Se incorporaron a la ESCUADRILLA AERONAVAL ANTISUBMARINA que operaba desde la ESTACION AERONAVAL RIO GALLEGOS, 2 aviones EMBRAER 111 - BANDEIRANTE.

---

22 MAY - PUERTO ARGENTINO informó situación en AROP y no aconseja traslados de MC-33 y F-28 ante la posible instalación de radares de alerta temprana en tierra y la evolución de la situación táctica. Posteriormente informa que la actividad de PAC's ha disminuído.

- CALDERON solicita a CGT 80.1 que se le envíen armas, combustible, equipo para personal y medicamentos, estos últimos con carácter urgente. Informa que se ha desmantelado a los T-34-C y solicita autorización para reparar la pista, a lo que se le contesta afirmativo.

- Un avión BE-80 efectúa reconocimiento de frontera en IGTF.

- COAGRUNAVINAS pide a COATLANSUR que FAA efectúe bombardeo estratégico en Puerto SAN CARLOS, AJAX BAY, BONNER BAY y sobre buques en el Estrecho.

- PUERTO ARGENTINO informa que fuerzas del E.A. al S de DARWIN rescataron tres pilotos de la FAA.

- Aviones L-188 del GT 80.4 cumplen, a partir de la fecha, vuelos de transporte entre EZEIZA y USHUAIA, haciendo escala en ESPORA, RIO GALLEGOS y RIO GRANDE, conforme a requerimientos de carga y personal.

- A partir de la fecha y hasta el 14 de junio los aviones BANDEIRANTE ejecutaron vuelos de Búsqueda Antisuperficie según lo ordenado por el CGT 80.2. (Cróquis N).-

- Se ordenó el traslado de los 3 helicópteros H-3 a VIEDMA para llevar a cabo operaciones antisubmarinas diurnas y nocturnas, en apoyo de la PRIMERA DIVISION DE DESTRUCTORES.
  Por la tarde se realizó un vuelo de Búsqueda Antisubmarina con H-3. (Cróquis P).-
  Los vuelos antisubmarinos se efectuaron hasta un radio de 100 MN desde VIEDMA y entre los radiales o70° y 200°.
  El armamento con que se operaba consistía en 2 torpedos MK-44.

///...20

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO N° 27

...///

- Salió del servicio, debido a una avería en una de las turbinas, el único helicóptero WG-13 SEA LYNX que quedaba.

- El Destructor "SANTISIMA TRINIDAD" controló dos ejercicios de lanzamiento de torpedos MK-13 desde aviones PUCARA de la FAA. Ambos lanzamientos resultaron fallidos.

---

23 MAY - Un BE-200 del GT 80.1 explora al E de Cabo Vírgenes y localiza a un buque mercante propio.

- COAGRUNAVINAS informa a COATLANSUR que considera favorable la posición del PAL enemigo para atacar con SUE. Por otra parte insiste en que los aviones SUE utilicen la pista de PUERTO ARGENTINO para el retorno, considerando que disponen de 1200 metros de longitud por 30 de ancho con cable de frenado en la cabecera 07.

- PUERTO ARGENTINO informa las actividades de PAC's enemigas y que se estarían desembarcando elementos de detección en SAN CARLOS.

- CALDERON informa que sobre su vertical se desarrolla un combate aéreo y que cayeron dos aviones que podrían ser un M-5 y un HARRIER. Por la tarde, aviones HARRIER vuelven a bombardear la pista.

- Un avión F-28 que estaba cruzando a MALVINAS debe regresar por fuerte interferencia en frecuencia de enlace con radar y torre MALVINAS.

- COMIL informa que en la fecha se constituye en COMODORO RIVADAVIA el CENTRO DE OPERACIONES CONJUNTAS (CEOPECON) en el asiento del COFAS.

- Una sección de SUE llevó a cabo una misión de ataque misilístico contra un probable Portaaviones enemigo. La posición del blanco fué determinada por el personal que operaba el radar de PUERTO ARGENTINO, en base al movimiento de los aviones enemigos. Los 2 SUPE llegaron a la posición indicada pero no obtuvieron ningún contacto radar. Consecuentemente ambos aviones regresaron a RIO GRANDE sin concretar el ataque.

- Una división de 4 aviones A4-Q llevó a cabo un ataque contra buques enemigos e instalaciones del Puerto de SAN CARLOS, con reaprovisionamiento de combustible en vuelo desde un KC-130 de la FAA. Un avión abortó la misión por fallas en el sistema de combustible. Se lanzaron 4 bombas MK-82 con cola retardada sobre un Destructor tipo COUNTY y otras 3 sobre una Fragata 21. El tercer avión no lanzó por fallas en el Sistema de armamento.
  No fué posible apreciar el resultado del ataque.
  Al aterrizar en RIO GRANDE un avión se fué de pista debido a que ésta se hallaba mojada y el viento cruzado.
  El piloto eyectó y al no completarse la secuencia impactó contra el suelo perdiendo la vida. El avión resultó con averías reparables. Las otras 2 aeronaves regresaron sin novedad.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 28

...///

- Se efectuó un tercer lanzamiento de torpedos MK-13 desde PUCARA. Este resultó exitoso.

- Se realizaron 2 vuelos antisubmarinos con H-3 desde VIEDMA.

---

24 MAY - Un avión BE-200 del GT 80.1 efectuó reconocimiento de frontera en IGTF.

- CALDERON informa que fué hallado el avión DAGGER de FAA derribado el día anterior y al piloto sin vida. Reitera el pedido de armamento y material sanitario.
  Esto fué retransmitido por GT 80.1 a PUERTO ARGENTINO.

- PUERTO ARGENTINO informa que una fragata enemiga estacionada al E de la Isla BOUGANVILLE obstaculiza la operación de Unidades propias. Pide que se la ataque y reitera además la necesidad de repuestos de MC-33 ya que solo hay un avión en servicio.
  Esta información es retransmitida a COATLANSUR y se le dice a PUERTO ARGENTINO que mantenga actualizada la situación.

- A las 12.05 CALDERON informa que tras un combate aéreo cayó un avión de la FAA y fué recuperado el piloto (Cap. DIAZ) con traumatismos en columna y fractura de codo.
  El piloto informó que vió incendiarse el avión del numeral 3 sin que se eyectara y no sabía que pasó con el 2.
  Esta información es retransmitida a PUERTO ARGENTINO.

- A raíz de un avistaje de una bengala verde por un avión C-130 de la FAA en tareas de exploración, se destacan un BE-200 y un helicóptero SA-330 para búsqueda con resultado negativo.

- Un ataque aéreo británico deja a la pista de PUERTO ARGENTINO con 700 metros operables.

- L-188 continúa transportando carga/personal en el continente.

- Se llevaron a cabo 2 vuelos antisubmarinos con H-3 sin que se hayan registrado novedades. (Cróquis P).-

---

25 MAY - CGT 80.1 pide a CFT 80 exploración antisuperficie previa para el cruce de F-28 y MC-33 a MALVINAS. Se le informa a COATLANSUR a la vez que los 2 MC-33 y un F-28 están a la espera de condiciones favorables para cruzar. (MC-33 en condiciones límites llega con 20' de autonomía remanente y F-28 habiendo hecho dos intentos frustrados por interferencia en comunicaciones).

///... 22.-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 29

...///

- CALDERON informa la posición de dos fragatas británicas al 330/10. Agrega luego que a las 12.30 se rescató al Mayor PUGA piloto de la FAA, eyectado de su avión y continúa actualizando la posición de las unidades inglesas que avista. A las 15.30 manifiesta haber escuchado una explosión en una de las fragatas y más tarde vé movimiento de helicópteros hacia ellos y una que se aleja con humo. Aprecia que fueron dañados un buque tanque y un destructor tipo 42 del ataque realizado por 4 aviones a las 15.40.

- CGT 80.1 pide a CFT exploración antisuperficie completada 260900 para cruce de MC-33 y F-28.

- Un helicóptero SA-330 de PNA cumple el apoyo a un avión M-5 de FAA que regresaba a RIO GRANDE con fallas.

- PUERTO ARGENTINO informó que el CC PHILIPPI se encuentra sano y salvo en DARWIN.

- Por fallas en la puesta en marcha y humedad en sistema eléctrico se cancela una misión de reconocimiento de un MC-33 a ISLA BEAUCHENE.

- Una sección de SUE llevó a cabo un ataque misilístico contra buques enemigos cuya posición había sido calculada por el radar de PUERTO ARGENTINO. Se lanzaron 2 misiles sobre el mismo duende grande. Según se comprobó posteriormente, el resultado de esta misión fué el hundimiento del ATLANTIC CONVEYOR.

- Los H-3 ejecutaron un vuelo antisubmarino desde VIEDMA. (Cróquis P).-

---

26 MAY - PUERTO ARGENTINO informa que un MC-33 no pudo despegar por bombardeo sobre la pista, que no hay actividad de PAC's enemigos en sector SSE y CGT 80.1 le comunica que es intención destacar a un F-28 y 3 MC33.

- A las 12.16 despega F-28 de RIO GRANDE para MALVINAS llevando carga y personal. Veinte minutos después salen también 3 aviones MC-33 (4 A-110/114 y 117). Un BE-200 hace de retransmisor de comunicaciones.

- Cuatro helicópteros AIØ3 basados en RIO GRANDE y un avión SV-7 de PNA efectúan reconocimiento y rastrillaje de estancias en IGTF.

- Al serle requerido por CGT 80.1, CALDERON informa que la pista está inoperable por impactos de bombas; que la única forma de evacuación de personal y heridos que aprecia factible es por medio de helicópteros y operando de noche y que puede balizar.

- Un avión L-188 que intentaba cruzar a MALVINAS debe regresar a RIO GRANDE a requerimiento de PUERTO ARGENTINO por la presencia de buques británicos y posibles desembarcos en DARWIN.

///... 23.-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO N 30

- A partir de este día y en previsión de los posibles vuelos de aviones F-28 a MALVINAS, se solicita a CFT 80 exploración aérea antisuperficie que finalice en coincidencia con el despegue del avión que deba cruzar.

- Regresaron a ESPORA 2 aviones SUE a fin de no exponer a la totalidad de ellos a un ataque enemigo a RIO GRANDE.

- Se efectuaron 2 vuelos antisubmarinos con H-3.

- Durante la mañana 2 A4Q llevaron a cabo un Reconocimiento Armado en la Bahía SAN JULIAN, sin reabastecimiento en vuelo. No se avistaron blancos y los aviones regresaron a RIO GRANDE sin novedad.

- Por la tarde una sección de A4Q realizó una misión de reconocimiento Armado Antisuperficie en la Isla BOUGANVILLE, con reabastecimiento en vuelo. La misión fué abortada al fallar el sistema de combustible de uno de los aviones.

- Se ordenó que, a partir del día 26 de mayo, un helicóptero AIØ3 embarcara en forma alternada en cada uno de los Destructores clase "HERCULES", en reemplazo de los helicópteros WG-13 SEA LYNX.

---

27 MAY - Helicópteros del GT 80.1 efectúan rastrillajes de estancias en IGTF.

- PUERTO ARGENTINO informa a CGT 80.1 que tiene el VOR fuera de servicio y que hará guiado radar; aclara luego que hay condiciones meteorológicas desfavorables.

- COAR arriba a RIO GRANDE y permanecen hasta el día siguiente.

- En CALDERON se adapta armamento de T-34-C para defensa terrestre.

- Se llevaron a cabo 3 vuelos antisubmarinos con H-3. Durante el tercer vuelo se obtuvo un contacto sonar en modo pasivo, no Doppler y sin rumor hidrofónico. Se incorporó un segundo helicóptero. Los contactos de ambos helicópteros no resultaron coherentes y finalmente se perdió contacto y se abandonó la acción por autonomía. La máxima clasificación fué POSIBLE CONFIANZA 2. (Cróquis P).-

- Dos A4-Q llevaron a cabo un Reconocimiento Armado en la zona sudoeste de la Isla GRAN MALVINA. El vuelo se realizó conforme a lo ordenado sin haberse detectado blancos.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO N° 31

...///

28 MAY - CALDERON informa a CGT 80.1 que es necesario evacuar al Cap. DIAZ (FAA) para prestarle atención adecuada. Se le pregunta si dispone de 300 a 400 metros de pista utilizable y contesta que tiene 300 metros de la principal y 250 en pendiente, para limpiar, en buen estado y que estima que a 15,30 horas la tendrá lista. A 14,05 horas avisa que dispone de 300 metros por 12 de ancho despejados.
CGT 80.1 le informa que a las 14,45 horas irá un avión TWIN OTTER de FAA para efectuar la evacuación.

- Se ordena una salida de aviones MC-33 en MALVINAS para realizar Apoyo Aéreo Cercano al R.I.12 sobre el avance británico en DARWIN. Los dos aviones deben regresar a PUERTO ARGENTINO por reducida visibilidad a 5 millas del objetivo. A la tarde se repite el suceso y durante la acción es derribado el avión MC-33, 4-A-114 falleciendo el piloto, TC MIGUEL. Un Oficial de la FAA que hacía las veces de control vió al avión impactar sobre tierra sin que hubiera eyección. Este Oficial habría alertado sobre la presencia de aviones HARRIER durante la salida de los MC-33 después de lanzar. En dos misiones similares cumplidas por la FAA fueron abatidos 2 aviones PUCARA.

- Un F-28 cruza a MALVINAS con carga y personal, mientras un L-188 transporta a GRANDE carga y personal de EZEIZA, MAR DEL PLATA y ESPORA, regresando al día siguiente.

- Se realizó un vuelo antisubmarino de H-3 desde VIEDMA.

- Se recibió la orden de alistar 2 helicópteros H-3 para efectuar una operación en el área MALVINAS. Consecuentemente se suspendieron los vuelos antisubmarinos previstos para el día siguiente a fin de planificar dicha operación.

- Los SUE replegados a ESPORA iniciaron el adiestramiento para adquirir la capacidad de ataque misilístico nocturno.

- Una Sección de A4-Q despegó para llevar a cabo un Reconocimiento armado en PUNTA FEDERAL, con reabastecimiento en vuelo. Al llegar sobre la Isla GRAN MALVINA comprobaron que el Estrecho de SAN CARLOS, o sea la zona del blanco, estaba cubierta por niebla. Ambos aviones regresaron sin haber llegado a la zona a reconocer.

---

29 MAY - Un avión F-28 transporta material, repuestos y víveres a PUERTO ARGENTINO entre las 0022 y 0152 horas. En horas de la tarde hacen lo propio otro F-28 y un L-188.

- Helicópteros asignados al GT 80.1 efectúan reconocimientos y rastrillajes de estancias en IGTF.

- Un avión BE-200 explora desde RIO GRANDE hasta la posición 52°30'S, 62°30'W donde habría sido vista una bengala verde por un avión propio la noche anterior. Sin novedad.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO N° 32

.../// - A las 1108 CALDERON informa que está siendo bombardeado y luego aclara que las bombas habían caído a unos 300 metros de la pista y algunas no habían detonado.
A 1640 informa que arribó avión TWIN OTTER de FAA llevando víveres para evacuar pilotos rescatados y parte del personal de ARMADA a COMODORO RIVADAVIA.

- Se pasaron los 3 H-3 a la Configuración Transporte.

- Los S2-E, debido a las fallas en vuelo que experimentaron, pudieron completar solo 2 de los vuelos de Búsqueda Anti-superficie ordenados.

---

30 MAY - Un avión F-28 debe regresar sin poder llegar a PUERTO ARGENTINO a pedido de éste acorde a la situación táctica local.

- Durante un ataque aéreo al aeropuerto de MALVINAS, un avión MC-33 queda fuera de servicio por impactos de esquirlas.

- Helicópteros del GT 80.1 efectúan rastrillajes de estancias en IGTF.

- Se destacó un H-3 a ESPORA a fin de que le fuera instalado un equipo de navegación VLF-OMEGA. Durante el día fueron adiestrados dos Pilotos en la operación del equipo.

- Dos SUE conduciendo a 4 A4-C de la FAA efectuaron un ataque aéreo contra un probable Portaaviones enemigo, cuya posición había sido calculada por el radar de PUERTO ARGENTINO. Se lanzaron con el blanco 1 AM-39 y 6 bombas de 500 lbs. con cola cónica. No existe certeza sobre el resultado del ataque pero los Pilotos de la FAA que avistaron el blanco expresaron que el mismo era un buque tipo Portaaviones y que el AM-39 había hecho impacto en el mismo. Antes de llegar a la posición de lanzamiento de bombas fueron derribados 2 de los 4 A4-C de la FAA.

- Uno de los vuelos de S2-E tuvo que ser interrumpido por fallas en el avión.

---

31 MAY - CGT 80.1 pide a CALDERON información sobre avistaje de unidades enemigas y recibe datos de un posible blanco al 070° y 35 km, agrega además que no tiene actividad de PAC's a la vista.

- Se comenzó a adoptar previsiones para el repliegue del personal de CALDERON con helicópteros H-3. CALDERON dice que dispone de 3.800 litros de JP-1. La Escuadrilla informó a su vez que dispondrá de dos H-3, uno de ellos equipado con VLF y que se subordinará a CGT 80.1 para la operación.

- Los 3 H-3 se destacaron a la BASE AERONAVAL RIO GRANDE. Los 2 primeros arribaron a 17.00 horas, el tercero a 23.45 horas.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 33

...///

- Helicópteros del GT 80.1 hacen reconocimiento y rastrillaje de estancias de IGTF.

- Un F-28 transporta a MALVINAS carga y víveres. Posteriormente otro avión que lleva 1600 kg de munición de 155 mm. y pilas para visores nocturnos debe regresar por fallas del VLF. Despega nuevamente pero a los 10 minutos de vuelo se le ordena regresar por cambios en la Situación Táctica mar de PUERTO ARGENTINO y se suspende el cruce.

- CGT 80.1 pide a CFT 80 exploración antisuperficie finalizada 011500 para apoyo cruce de 2 H-3 a CALDERON que arribarían a ese lugar a 17.00 horas.

- Un L-188 transporta personal y carga desde ESPORA hacia el sur.

---

1 JUN - Un F-28 debe regresar a RIO GRANDE sin poder cruzar a MALVINAS por actividad enemiga en PUERTO ARGENTINO.

- Helicópteros asignados al GT 80.1 continúan haciendo reconocimiento y control terrestre en zona aledaña a RIO GRANDE diariamente.

- Dos aviones L-188 trasladan personal y carga de EZEIZA a USHUAIA y viceversa con escalas.

- Se completó la planificación de la operación que consistía en destacar 2 helicópteros H-3 a la Isla BORBON a fin de evacuar hacia el continente a 10 hombres. Se determinó que era necesario reabastecer de combustible a los helicópteros en vuelo. Esto se hizo a partir de tambores que los helicópteros llevaban en su interior.
  Dos helicópteros despegaron de RIO GRANDE a las 14.17 horas y arribaron a BORBON sin novedad. En la isla se reabastecieron de combustible, permaneciendo en la misma durante una hora. Posteriormente regresaron a RIO GRANDE adonde arribaron a las 21.55 horas.

- Durante la operación el tercer helicóptero permaneció en apoyo en RIO GALLEGOS.

- Regresaron a ESPORA los aviones SUPER ETENDARD que permanecían en RIO GRANDE.

- Se completaron 2 de los 4 vuelos de Búsqueda Antisuperficie ordenados a S2-E. Un avión experimentó fallas en vuelo, al otro se le ordenó regresar.

---

2 JUN - Durante la madrugada CALDERON es objeto de un ataque enemigo desde el sector N de BAHIA ELEFANTE con fuego de mortero que bate la pista y el caserío. Con las primeras luces se destacan dos patrullas propias hacia ese lugar que disparan PDF/PAF con cañón sin retroceso y observan que el enemigo cambia

///... 27.-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO N 31

...///

de posición usando helicópteros.
CALDERON reitera requerimiento de armas de apoyo.
Posteriormente COFUERNAVINAS informa que no puede proveer morteros y que traten de mantener la posición.

- Un F-28 cruza a MALVINAS con personal de relevo y carga; un L-188 transporta carga de GRANDE a COMODORO RIVADAVIA y prosigue hacia el Norte.

- COAGRUNAVINAS insiste en la necesidad de contar con más aviones MC-33 en la Isla para reemplazar a los que están fuera de servicio, pero una vez informado de la situación logística de la Escuadrilla decide que crucen al continente sin esperar el reemplazo, tan pronto la situación se presente favorable.

- Los 3 H-3 se replegaron hacia ESPORA y VIEDMA pernoctando en la BASE AERONAVAL ALMIRANTE ZAR.

- Los SUE continuaron con el adiestramiento para ataques misilísticos nocturnos hasta el 13 de junio.

---

3 JUN

- CGT 80.1 anticipa a MALVINAS la intención de que 2 aviones MC-33 crucen de MALVINAS a SAN JULIAN al día siguiente.

- Un avión L-188 transporta carga y personal entre bases del continente y regresa al día siguiente a EZEIZA. Vuelos similares se suceden hasta el día 18 de junio.

- Un H-3 continuó vuelo hacia ESPORA. Los otros dos se destacaron a VIEDMA para continuar con las operaciones antisubmarinas.

- Por la noche se impartió la orden de cancelar los vuelos antisubmarinos desde VIEDMA.

---

4 JUN

- Se posterga el cruce de dos MC-33 al continente por malas condiciones meteorológicas hasta el día siguiente.

- Regresó a ESPORA uno de los H-3 destacados en VIEDMA.

- La Escuadrilla recibió la orden de alistar 2 H-3 en Configuración Sanitaria/Rescate a fin de operar desde el Rompehielos A.R.A. "ALMIRANTE IRIZAR". designado como Buque Hospital.

- Se ordenó 1 solo vuelo de Búsqueda Antisuperficie con S2-E, que no fué completado por haber fallado el avión.

---

5 JUN

- Un avión SP-2H hace evaluación radar y perfomance en ejercitación de minado.

///... 28.-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO N° 35

...///

- Cruzan 2 MC-33 de MALVINAS a RIO GRANDE apoyados por un BE-200 y un helicóptero SA-330. Luego se destacan a USHUAIA, asentamiento natural adoptado para la unidad.

- Aviones y helicópteros del GT 80.1 efectúan reconocimiento de frontera y control de zona.

- CALDERON es atacado por aviación enemiga con bombas y cañones.

- El último de los H-3 se replegó de VIEDMA a ESPORA.

- Hasta el 7 de junio continuó el alistamiento de los 2 H-3 que operarían desde el Buque Hospital.

---

6 JUN - Un SP-2H anula un ejercicio de minado por meteorología.

- CALDERON informa que el bombardeo del día anterior no afectó la pista. Dispone de 350 x 10 metros y está blanda.

- Un avión F-28 es destacado de RIO GRANDE a SANTA CRUZ para traslado hacia el Norte a heridos que habían sido evacuados de MALVINAS por el ARA "BAHIA PARAISO".

---

7 JUN - Un avión SP-2H hizo un ejercicio de minado sobre Boya Faro.

- CALDERON informó que fué sobrevolado por un helicóptero enemigo sobre el cual se hizo fuego sin consecuencias. Dijo a su vez que durante la noche había escuchado ruido de motor a explosión en Isla BROKEN el que era reiterado, y pidió reconocimiento de esa zona (al 240° distancia 5/7 km.). Por último informó que un avión LEAR JET estaba con problemas de comando en la zona. Escuchó una explosión en el aire a 10000 metros.

- Un F-28 debe interrumpir el vuelo de cruce a MALVINAS por actividad del enemigo y regresa a RIO GRANDE.
Más tarde son dos los aviones F-28 que deben regresar por el mismo motivo.

---

8 JUN - Un BE-200 del GT 80.1 investiga un contacto al SE de CABO PEÑAS el que resulta ser un buque navegando con luces encendidas a 38 millas de la costa con arrumbamiento general 110°.Se le ordena regresar.

- CALDERON informa que fué sobrevolado por un helicóptero enemigo, que observa PAC's en su vertical y que estima que a las 10.00 horas aviones propios atacaron la Isla BROKEN.

- PUERTO ARGENTINO informa que en FITZ ROY (al 225° de MONTE WILLIAMS 15 km.) hay un BDT desembarcando personal y carga. Pide ataque urgente.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 36

...///

- Dos aviones F-28 cruzan de RIO GRANDE a MALVINAS con apoyo de comunicaciones de un LR-35 de FAA. Regresan con heridos y personal evacuado. (40 de Ejército) y uno de ellos posteriormente prosigue a COMODORO RIVADAVIA con el personal de Ejército.

- Dos aviones A4-Q realizaron un Reconocimiento Armado seguido de un ataque a una construcción ubicada en una isla que se hallaba al sur de la Isla BROKEN. Lanzaron 5 bombas MK-82 a 100 mts. a la izquierda de una casilla.

- Se destacaron desde ESPORA los 2 H-3 que se incorporaron al ARA "ALMIRANTE IRIZAR" en proximidades del Faro SEGUNDA BARRANCA.

---

9 JUN - Se le informa a CALDERON que a partir de la fecha podrá llegar helicóptero del ARA "BAHIA PARAISO" para evacuar conscripto herido en la mano accidentalmente.

- CALDERON y MALVINAS informan actividad de PAC's enemigas más frecuentes y numerosas (llegan a ser 3 PAC's alrededor de PUERTO ARGENTINO y una más en CALDERON). Se le pide que mantengan información actualizada por operaciones en desarrollo.

- Se efectúan dos cruces a MALVINAS con F-28. Evacuan personal de Ejército y heridos y transportan carga. Uno de ellos continúa a COMODORO RIVADAVIA como vuelo sanitario transportando heridos.

- Dos aviones MC-33 inician el repliegue desde USHUAIA a su base de asiento natural. (PUNTA INDIO).

- COAGRUNAVINAS decide que el avión MC-33 (4-A-110) no regrese al continente, para lo cual se había enviado a un piloto el día anterior.

- Una sección de A4-Q despegaron de RIO GRANDE para atacar a un buque enemigo y a instalaciones terrestres en FITZ ROY. A poco de llegar al blanco la misión tuvo que ser abortada debido a la presencia de 3 aviones interceptores enemigos.

- Se ordenaron 4 vuelos de Búsqueda Antisuperficie, con S2-E desde GALLEGOS, 3 fueron cumplidos y 1 fué interrumpido por fallas del avión.

---

10 JUN - Dos aviones F-28 deben suspender el cruce y regresar a RIO GRANDE porque el radar de FAA de MALVINAS queda fuera de servicio temporariamente.

- CGT 80.1 ordena que se destaque de PUNTA INDIO a RIO GRANDE un MC-33 con un mecánico de armas y repuestos.

- MALVINAS informa que cuatro PAC's activas recorren la zona sur y proximidades de FITZ ROY y actualiza posición estimada de portaaviones (080°/090° PUERTO ARGENTINO 140 Mn.).

///... 30.-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO N° 37

...///

- El helicóptero AIØ3 asignado al Buque Hospital "BAHIA PARAISO", se trasladó al Buque Hospital inglés "UGANDA" para embarcar a dos representantes de la Cruz Roja Internacional.

---

11 JUN - En RIO GRANDE se intercepta tráfico en inglés en 3220 khz.

- CALDERON informa que fué sobrevolado por un helicóptero que se alejó hacia el sur, agrega que detectó transmisión de voz femenina en inglés en 8925 khz y que dispone de tres embarcaciones chicas, una con motor y de un bote de goma con motor.

- PUERTO ARGENTINO informó la actividad aérea de PAC's y que no resultó dañada la pista tras un ataque con bombas. Otro efectuado con misiles de un helicóptero contra un sector de la ciudad tampoco produjo daños. Pide, por otra parte a GT 80.1 que se le avise a CALDERON que posiblemente durante la noche se destaquen helicópteros del ARA "BAHIA PARAISO" para la evacuación de heridos (aproximadamente a 22.30 horas).

- Un cruce de F-28 debe interrumpirse por fallas de comunicaciones con PUERTO ARGENTINO. Vuelve a despegar nuevamente una hora después transportando carga y víveres y regresa con personal de Ejército y heridos.

- Los H-3 efectuaron varios vuelos para transportar 7 pasajeros y 11 toneladas de carga desde PUERTO SANTA CRUZ hasta el Rompehielos A.R.A. "ALMIRANTE IRIZAR".

---

12 JUN - PUERTO ARGENTINO informa que por actividad enemiga queda solo en recepción de comunicaciones.

- COAGRUNAVINAS pide que se le retransmita a PUERTO BELGRANO que a las 03.40 fue incendiada una fragata enemiga con el disparo de un misil desde una unidad ligera (en realidad era el disparo de la batería terrestre de EXOCET MM-38)

- PUERTO ARGENTINO informa actividad de PAC's enemigas y presunta posición del portaaviones.

- CALDERON informa que se efectuó la evacuación del GUIM MAZZA y del CC62 ORTIZ al A.R.A. "BAHIA PARAISO" y que a medianoche observó luces y una explosión hacia el sur en proximidades de un camino.

- Se cancela un vuelo de carga de un L-188 a MALVINAS que se preveía hacer a medianoche.

- Continuaron los vuelos de transporte entre SANTA CRUZ y el Buque Hospital con helicópteros H-3.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO N° 38

...///

- Dos A4-Q despegaron para atacar posiciones de artillería enemigas en la zona de NORTH BASIN. A tres minutos del blanco se avistaron dos HARRIERS enemigos por lo cual resultó necesario lanzar las cargas exteriores y abortar la misión.

- Un S2-E fué destacado a ESPORA para cambio de motor y parabrisas.

---

13 JUN - CALDERON es sobrevolado por un helicóptero enemigo.

- PUERTO ARGENTINO informa actividad de PAC's y posición estimada de portaaviones.

- Un F-28 debe regresar a RIO GRANDE hallándose próximo a PUERTO ARGENTINO por estar la pista ocupada con un C-130 y haber una PAC en el aire. El vuelo no se repite porque el enemigo mantiene PAC en el aire.

- Helicópteros del GT 80.1 realizan ejercitaciones y apoyo de personal de IM desplegado en IGTF.

- Aviones L-188 continúan transportando personal y carga entre bases del continente.

- El Rompehielos navegó hacia MALVINAS con 2 H-3 a bordo.

- El CTOAS ordenó destacar una sección de aviones SUE a RIO GRANDE a fin de guiar a aviones de ataque de la FAA. Consecuentemente, resultó necesario suspender el adiestramiento nocturno.

---

14 JUN - PUERTO ARGENTINO informa a GT 80.1 que por razones de seguridad destruye archivos y equipos criptográficos y pide que se le retransmita a RAPUER. Se le pide que mantenga el SUNCHO pero responde negativo y aclara que tiene órdenes al respecto.

- Se asegura la inutilización de los 3 aviones MC-33 que estaban en PUERTO ARGENTINO y la destrucción de sus equipos de comunicaciones.

- CFT 80 retransmite GFH 141603 de JESERCOMVALES imponiendo máxima restricción equipos criptográficos ante posibilidad de hayan caído en poder del enemigo.

- CGT 80.1 ordena a CALDERON destruir material criptográfico, borrar claves y mantener ligazón en claro. Se le informa que el Comandante británico conferenciaba en esos momentos con el Gral. MENENDEZ.

///... 32.-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 39

...///

- Los H-3 evacuaron 165 heridos desde PUERTO ARGENTINO hacia el Buque Hospital. En la evacuación también participaron 2 helicópteros BELL del Ejército Argentino.

- Ante la caída de PUERTO ARGENTINO se anuló la orden de destacar a 2 SUE a RIO GRANDE.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 40

ASIENTO COMANDO FT 80

a) El informe del Comando de la FT 80 señala que constituyó su asiento en la BASE AERONAVAL COMANDANTE ESPORA montando un Cuarto de Guerra y un sistema eficiente de comunicaciones que le permitieron:

- Controlar la operación de las aeronaves asignadas en todo el Continente.
- Mantenerse ligado permanentemente con COATLANSUR, COMODORO RIVADAVIA (F.A.A.) y el EMGA.
- Controlar las búsquedas aéreas (A.R.A. y F.A.A.).
- Recibir y satisfacer requerimientos logísticos.
- Conducir la estrategia operacional.

b) Al hablar de las características de la zona de operaciones el mismo informe menciona que la operación de los medios aéreos durante la mayor parte del conflicto se constituyó prácticamente en una imposición.

c) Las restricciones a la operación de las unidades de superficie a que obligó la permanente amenaza submarina enemiga, motivó la desarticulación del GAE. Las unidades componentes tuvieron así que ser redesplegadas durante esta fase en forma gradual y sucesiva, concentrándose en las Bases de RIO GRANDE, USHUAIA y RIO GALLEGOS.

d) El informe de operaciones del Comando del GT 80.4 expresa a su vez que por contar con Centrales de Operaciones adecuadas y medios de enlace confiables, pudo varias su asiento entre las Bases Aeronavales de EZEIZA, ALMIRANTE ZAR, RIO GRANDE y USHUAIA.

e) Por su parte el Comando del GT 80.1 informa que la distancia que separó al OCT de las unidades operativas, motivó en algunos casos retrasos en las órdenes y directivas impartidas. Señala asimismo que la BASE AERONAVAL RIO GRANDE contaba con un Sistema de Comunicaciones y radares que hubieran permitido ejercer el Comando sin inconvenientes, considerando que el grueso de la AVIACION NAVAL se hallaba concentrado allí y que esa Base sirvió de punto de partida a las operaciones más relevantes.

f) Los informes de las unidades subordinadas al GT 80.3 así como el Comando del mismo coinciden en señalar la conveniencia de la presencia efectiva del Escalón Superior en la zona desde la que se opera o muy próximo a la misma.

///...2.-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 41

CONCLUSION:

"Conforme a la evolución de la situación táctica experimentada en el TOAS durante esta fase, al despliegue dispuesto de los medios propios, a las características particulares de las operaciones aéreas llevadas a cabo, a la distancia que separaba al Comando del lugar de la acción y a las facilidades que disponía para el planeamiento, ejecución y control de las operaciones, se considera que el asiento del Comando Táctico de las Operaciones Aéreas Navales (FT 80) era inadecuado, debiendo haber sido ejercido desde la BASE AERONAVAL RIO GRANDE".

PROFUARA - Art. 1.1.10 y 1.1.11.

DOCFUARA - Art. 301 y 304.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO N° 412

CONDUCCION Y CONTROL OPERACIONES

a) Durante el desarrollo de esta fase se incorporaron al Estado Mayor del Comando de la FT 80 algunos jefes especializados en operaciones de Exploración y Ataque en calidad de asesores. Uno de ellos era a su vez Comandante del Grupo Aeronaval de Ataque (GT 80.3) y sus unidades subordinadas operaron la mayor parte del período desdes RIO GRANDE.

b) Ya se señaló anteriormente la inconveniencia del asiento elegido por el Comando de la FT 80 durante esta fase de las operaciones, consideración que es también válida para el Estado Mayor.

c) El informe del Comando del GT 80.3 expresa que al ser integrado al Estado Mayor de la FT 80 como Asesor de Operaciones de Ataque, quedó aferrado al mismo restándole libertad de acción para ejercer su función de mando si bien reconoce que no se disponía de otro Jefe con conocimientos similares para desempeñar esa tarea. Agregaba asimismo que debía estudiarse la conveniencia de que el Estado Mayor se ubicara en una posición cercana al Teatro de Operaciones.

d) El Comando de la TERCERA ESCUADRILLA AERONAVAL DE ATAQUE resalta a su vez la necesidad de que el Escalón Superior tenga contacto personal y directo con la unidad que combate para que un planeamiento bien elaborado posibilite una acción eficaz, que pueda ser convenientemente supervisada y posteriormente analizada a su término. Menciona que por no cumplirse ello, la planificación de las misiones de ataque insumía mucho tiempo, pues carecían de la inteligencia necesaria y de la información actualizada acerca de la situación táctica para cada misión en particular.

CONCLUSION:

"Se aprecia que se vulneró el principio básico de conducción y control de las Operaciones Aéreas Navales, al restringir la libertad de acción de un Comando subordinado, lo que impidió a su vez una ejecución descentralizada de las operaciones desarrolladas por el GT 80.3. Esto reafirma lo ya señalado con respecto a la inconveniencia del asiento del Comando y Estado Mayor de la FT 80".

DOCFUARA - Art. 302.-

PROFUARA 2 - Art. 1.1.10 y 1.1.11.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO N° 43

COMPOSICION E.M.

a) El día 15 de Abril el Comandante de la FT 80 promulgó el Plan de Operaciones de la Fuerza de Tarea Aeronaval N°02/82"S", cuyo párrafo ORGANIZACION debió ser luego modificado el 13 de mayo al quedar disuelto el Grupo Aeronaval Embarcado. Tal modificación afectó tan solo a la distribución de los medios aéreos disponibles agrupados en Unidades de Tarea, sin que se variara la asignación de los Comandos Subordinados, ni la constitución del E.M..

b) Coincidente con tal redistribución de medios el OCT decidió incorporar a su E.M. a un Oficial Superior a quien preveía además como su sucesor en el Comando, pero que no integraba la Organización de Tarea. Por razones de antigüedad lo hizo asumir el cargo de JEM, sustituyendo a quien hasta entonces desempeñaba tal función.

c) Las normas generales establecidas y que sirven de guía en los procesos de planeamiento operativo, establecen que los integrantes de un E.M. no tienen autoridad delegada en lo que respecta a las tareas correspondientes a la Fuerza pues son solo asesores del Comandante y no integran la cadena de Comando. Se considera así que el E.M. es una unidad dentro de la organización pero fuera de dicha cadena.

   Por otra parte se aconseja que el sucesor del Comando Táctico - normalmente el Oficial que sigue en antigüedad al Comandante - y el OCT estén en distintas unidades en forma tal que se dificulte la desaparición de ambos en un mismo incidente.

CONCLUSION:

"Se aprecia que al incorporar al E.M. de la FT 80 a un Oficial Superior que era además el Segundo en Comando Táctico se vulneraron los principios de eficiencia orgánica y unidad de mando que deben regir el trabajo de un E.M., al superponer una Cadena de Comando con otra de Autoridad dentro de ese E.M.".

FUNA 20 - Art. 11.309.

Publicación RG 1-055 - Art. 101, 104 y 111.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO N 44

CAPACIDADES DEL PORTAAVIONES A.R.A. "25 DE MAYO"

a) Con relación a la operación del Portaaviones (PAL) el informe del Comando de la FT79 señala lo siguiente:

a.1) El PAL operó con 8 aviones de ataque A4Q, 4 aviones antisubmarinos S2E, 2 helicópteros antisubmarinos H-3 y 3 helicópteros de propósitos generales AIØ3.

a.2) Las reducidas dimensiones de la cubierta de vuelo y el hecho de contar con ascensores centrales y una sola catapulta, constituyen serias limitaciones para la operación simultánea de distintos tipos de aeronaves. Resulta así imposible mantener interceptores y aviones de ataque listos en cubierta mientras operan aviones o helicópteros antisubmarinos. Esto impone serias restricciones y obliga a permanentes movimientos de aeronaves en cubierta para habilitar una u otra operación.

a.3) No se dispone de un radar determinador de cota. Si bien el PAL siempre navegó acompañado por un DD tipo "HERCULES", ello no ofrece una solución adecuada ya que los radares 909 de control tiro, que permiten determinar las cotas de los incursores aéreos, deben ser utilizados simultáneamente para proveer la información que requiere el lanzamiento de los misiles SEA DART y, además, dichos radares tienen un alcance inferior al radio de acción de los aviones interceptores

a.4) El Grupo de Ataque podía estar constituído como máximo por 6 aviones A4Q. El análisis teórico de las posibilidades de un ataque aéreo teniendo en cuenta los medios de Defensa Antiaérea y Contraaérea del enemigo, indicaba en términos generales que se disponía de capacidad para ejecutar un único ataque con probabilidad de que solo dos aviones alcanzaran el blanco con pérdidas del 50 al 60 por ciento.

a.5) Los radios de acción teóricos de ataque de los aviones A4Q y su capacidad portante varían considerablemente según la intensidad del viento en cubierta. Así para misiones con bombas de 500 libras y perfil de vuelo Alto - Bajo - Alto, con 41 Nds. de viento relativo, el radio de acción era de 238 MN y se podían transportar 6 bombas. Para el mismo radio de acción, con 31 Nds. solo podían despegar con 3 bombas y para 26 Nds. la capacidad portante se reducía a 2.

Considerando que la velocidad efectiva del PAL no era superior a 20 Nudos, lo expresado pone en evidencia que la capacidad de ataque aéreo dependía sustancialmente del viento real existente.

a.6) El PAL no brinda la infraestructura mínima necesaria para el mantenimiento de las aeronaves embarcadas. Además, al poseer un hangar cerrado, no resulta posible efectuar pruebas de motores en su interior lo que obliga a hacerlo en cubierta y a interrumpir o afectar las operaciones de vuelo o la disponibilidad de aviones.

///...2.-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO N° 45

a.7) Este informe sugiere que mientras se mantenga la decisión estratégica de disponer de una Fuerza Naval con capacidad ofensiva, es necesario persistir en el proyecto de modernización del PAL. Esto permitirá utilizar a pleno la capacidad de ataque e interceptación todo tiempo de los aviones SUPER ETENDARD. Por otra parte, considera que las limitaciones operativas derivadas del tamaño y características del actual PAL (cubierta de vuelo, hangares, ascensores,velocidad), no son solucionables, pero deben ser tenidas en cuenta en ocasión del estudio de su reemplazo.

b) El informe del Comando del PAL A.R.A. "25 DE MAYO" por su parte coincide en términos generales con el anterior y además agrega:

b.1) La cantidad de aviones embarcados saturó en alguna medida el hangar.

b.2) La congestión que crea el personal, los repuestos y los equipos de apoyo que se embarcan hacen necesario replantear la distribución de locales, aumentando la asignación de espacio al Grupo Aeronaval Embarcado (GAE).

b.3) Resultó destacable la agilidad adquirida por la cadena de amunicionamiento del buque, al igual que el rápido y seguro trabajo del personal de la Cubierta de Vuelo.

b.4) La limitación más destacada en la capacidad del buque está dada por su sistema de catapulta y por la velocidad máxima sostenida. Ambas resultan en una disminución del radio de acción y/o del armamento de los aviones de ataque.

b.5) Durante las navegaciones que realizó el PAL la catapulta falló en seis oportunidades, en tres de ellas afectó las operaciones de vuelo. Las reparaciones demandaron desde 12 minutos hasta 5 horas.

b.6) Estaba establecido que cuando el remanente de combustible del PAL llegara al 50%, debía encararse el reaprovisionamiento en el mar. La maniobra no se llevó a cabo por cuanto dicho nivel de combustible se alcanzó el 9 de mayo, fecha en que se decidió que el PAL tomara puerto. No obstante, el informe señala que, de haberse realizado, la maniobra hubiera requerido once horas para completar al 95%.

c) Los informes producidos por los Comandos de las Escuadrillas que conformaron el GAE coinciden con lo ya expresado.

d) A través de consultas efectuadas se ha podido determinar que durante el conflicto austral a fines de 1978, el GAE estuvo compuesto por 11 A4Q, 4 S2E y 3 H-3. O sea, más aeronaves que las embarcadas durante esta confrontación, en particular una mayor cantidad de aviones de ataque.

e) Tras la incorporación de los SUPER ETENDARD el PAL considera que una configuración razonablemente versátil sería la siguiente:

6 A4Q - 7 SUE - 5 S2E - 5 H-3.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO N° 146

f) En el Estudio de Estado Mayor "HELICOPTEROS NECESARIOS PARA LA ARMADA", el Comando de la Aviación Naval sugiere la posibilidad de emplear un buque tipo Portacontenedores como Portahelicópteros a fin de permitir la operación de un mayor número de aeronaves de ala fija desde el Portaaviones.

CONCLUSIONES:

En virtud de lo expresado se aprecia que:

1) Las características del Portaaviones A.R.A. "25 DE MAYO" restringieron la capacidad del GAE para llevar a cabo distintos tipos de operaciones Aéreas Navales en forma simultánea.

2) El número de aviones de ataque que integraron el GAE fué determinado por la disponibilidad de este tipo de aeronaves y no por la capacidad del PAL. Considerando las capacidades del enemigo se ratifica lo expresado durante el análisis de la fase anterior cuando se dijo que los aviones de Caza y Ataque que pudieron ser asignados al GAE resultaron INEPTOS e INSUFICIENTES.

3) El viento real presente en la zona de operaciones constituyó y constituye un factor determinante en la capacidad para proyectar ataques aéreos contra blancos navales y terrestres.

4) Dada la muy significativa capacidad operativa que brinda la operación de un Portaaviones, especialmente en el Marco Regional, se considera que resultaría de capital importancia que la ARMADA encare a la brevedad la conveniencia y factibilidad de reemplazarlo o modernizarlo.

PROFUARA 2: Art. 1.1.14 - 1.1.15 - 2.2.09 - 2.2.10

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 47

BASES DE DESPLIEGUE

a) Ya se había señalado en el análisis de la Fase II que si bien el asentamiento de las Bases y Puntos de Apoyo Aeronavales era adecuado, las facilidades de sostén que ofrecían comenzaban a ser insuficientes.Los informes de las unidades destacadas coinciden ahora en señalar las deficiencias y los problemas de apoyo operativo y logístico que encontraron en las Bases continentales de despliegue que utilizaron como asiento temporal.

b) Tal capacidad de sostén y muy en particular el que hace al Apoyo Logístico fué totalmente sobrepasado en la mayoría de los casos. En lo específico se observó:

- Insuficiente capacidad de hangaraje y falta de facilidades para realizar tareas de mantenimiento.
- Imposibilidad de hacer una dispersión de aeronaves segura.
- Carencia de locales, pañoles de munición lista y polvorines.
- Falta de protección e imposibilidad de ocultación de aeronaves.
- Mínima capacidad de remoción de aeronaves accidentadas u obstáculos.
- Falta de equipos terrestres de apoyo para remolque y cargas, amunicionamiento de aeronaves, sistemas desheladores de superficie, electrógenos, etc.
- Incapacidad de reaprovisionamiento simultáneo a varias aeronaves.
- Plantas de combustibles contaminadas (caso B.A. Alte. ZAR).
- Plataformas de estacionamiento y maniobra insuficientes.

En lo específico se tropezó con problemas serios de habitabilidad, transporte y provisión de servicios para alojamiento, como producto de la inusual superpoblación que debieron afrontar las bases.

c) El Apoyo Operativo por su parte mostró fisuras en lo que hace a Operaciones y Defensa. El dispositivo antiaéreo de defensa integrado en RIO GRANDE con medios de las tres FFAA, recién quedó implementado a principios de junio, mientras que el terrestre fué tardíamente establecido. En la BASE AERONAVAL ALMIRANTE ZAR por su parte, el armamento portátil resultó insuficiente, faltarón visores nocturnos y material de campaña, lo que motivó que algunos puestos no estuvieran debidamente establecidos. Se comprobó también la inexistencia de refugios antiaéreos permanentes.

d) A fin de evitar un mayor congestionamiento de la BASE AERONAVAL RIO GRANDE, durante esta fase se rehabilitó la ex-ESTACION AERONAVAL RIO GALLEGOS, actual asiento del BATALLON DE COMANDO Y APOYO LOGISTICO DE LA FAIl, con equipos provistos por el G.A.I. para

///...2.-

47

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 48

posibilitar la operación de aviones S2E y EMB-111 allí destacados. Los informes señalan que aún cuando resultó apto como lugar de despliegue, se pusieron en evidencia fallas en las facilidades de Sostén que aconsejarían prever para el futuro un adecuado desarrollo de su infraestructura.

e) A partir del 12 de mayo y hasta el fin del conflicto la BASE AERONAVAL RIO GRANDE sirvió de asiento a casi el 80% de los efectivos de la AVIACION NAVAL, a un Grupo de Ataque de la FAA con su dotación de apoyo terrestre, radar y CIC y a una fracción de Ejército a cargo de la defensa antiaérea, llegando a albergar un promedio de 800 hombres con picos que superaron los 1.200.

CONCLUSION:

1) Durante esta fase, las Bases Aeronavales Permanentes del Sur pusieron de manifiesto su incapacidad para proveer el Apoyo Operativo y Logístico requerido para sustentar la operación continuada de medios propios y de las otras FF.AA. desplegados en el TOAS.

2) Se aprecia que las facilidades que ofrecía la BASE AERONAVAL RIO GRANDE resultaban suficientes para su propio sostén (200 hombres) y del GRUPO AERONAVAL INSULAR que habitualmente se despliega, pero no para dar el apoyo necesario a una concentración de medios y equipos que llegó a involucrar a más de mil personas, aún cuando se hubieran adoptado previsiones al respecto.

3) Se puso en evidencia la falta de planes y dispositivos de defensa propios adecuados en las Bases de despliegue. Por otra parte, el establecimiento tardío de esquemas de las tres FF.AA. mostró fisuras en la labor conjunta, lo que pudo comprometer seriamente la seguridad de los medios desplegados.

PROFUARA 2 - Art. 1.1.14 y 1.1.16.

DOCFUARA Art. 427, 511, 515 y 517.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO N° 49

OPERACIONES AEREAS NAVALES EN MALVINAS

a) El día 21 de mayo se ordenó a una Sección de aviones MC-33, efectuar un ataque a unidades de superficie británicas en el área de PUERTO SAN CARLOS ante una información dada por personal de Ejército. Las instrucciones impartidas fueron "atacar al ENDURANCE y a otros dos buques que estaban efectuando un desembarco". Posteriormente en vuelo se ordenó también atacar a todo helicóptero que se encontrara entre MONTE KENT y SAN CARLOS.

   La misión fué planificada y al llegar al aeropuerto los pilotos comprobaron que un avión tenía una rueda desinflada por lo que informaron que estimaban conveniente demorar unos minutos el despegue a fin de solucionar el problema, ya que no se contaba con otra aeronave de reemplazo y no era doctrinario el ataque con un solo avión. A pesar de ello se ordenó que un MC-33 despegara de inmediato. Esta acción culminó con el ataque a la Fragata "ARGONAUT".

b) La doctrina señala que para lograr resultados exitosos es imprescindible el apoyo mutuo, estableciendo que la sección de dos aviones es la unidad táctica mínima y que a toda costa deberá procurarse su indivisibilidad. Aclara también que el potencial destructivo en operaciones de ataque estará dado por el número de aeronaves que sean capaces de lanzar sus armas sobre el blanco (concentración de las armas) y que se deberá actuar procurando la sorpresa y tratando de reducir la eficacia antiaérea y contraaérea enemiga.

CONCLUSION:

"Se aprecia que al disponer la salida de un solo avión en la circunstancia descripta, se vulneraron aspectos doctrinarios básicos en la conducción de Operaciones Aéreas de Ataque, anulando la capacidad de apoyo mutuo y sacrificando la posibilidad de ocasionar mayor daño a unidades de superficie enemigas aferradas a una operación anfibia".

PROFUARA 2 - Art. 2.1.03; 2.2.07 y 2.2.11.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO N° 50

OPERACIONES AEREAS NAVALES EN MALVINAS

a) A raíz de un pedido de apoyo aéreo cercano (APAC) para detener el avance británico hecho por el RI4 en DARWIN, el día 28 de mayo fué destacada una Sección de MC-33. La misión no pudo ser concretada durante la mañana por reducida visibilidad en la zona del objetivo (el Oficial de FAA que actuaba como CAT ordenó regresar a 5 Mn del blanco).

Por la tarde se repitió la salida lanzándose armas sobre el sector ocupado por el enemigo. En esta acción fué derribado un MC-33 y el CAT alertó tras el ataque, sobre la presencia de aviones HARRIER enemigos. Las condiciones meteorológicas eran algo mejores que durante la mañana.

Como ya fuera señalado, para ese entonces no se contaba con superioridad aérea en las Islas.

b) Si bien la doctrina indica que las operaciones de APAC a pedido serán de ejecución inmediata sin planeamiento previo y la urgencia de la situación para concentrar sobre los blancos la mayoría de las armas disponibles podrá hacer que la información de los mismos no sea completa; también establece que el mal tiempo en la zona del blanco es un factor crítico y considera difícil la eficacia del APAC con nubes bajas, atmósfera poco transparente y luminosidad reducida. Cabe acotar que no se contaba con capacidad de guiado radar o con otros medios electrónicos. Aclara también que en aeronaves de alta velocidad la localización e identificación de blancos será más dificultosa.

c) Al hablar de las exigencias requeridas para el APAC destaca que la eficiencia del mismo dependerá fundamentalmente del grado de superioridad aérea obtenido y de la eficacia de las armas antiaéreas enemigas.

Recalca la importancia de la señalación adecuada de la primera línea y en general de los elementos propios; y la necesidad de lograr una correcta designación de blancos utilizando accidentes notables del terreno.

Exige a nivel de comando un control centralizado y flexible y señala por último, que estas operaciones requieren un mayor grado de coordinación y pericia adquiridas en base a un profundo conocimiento mutuo y adiestramiento de conjunto entre las unidades aeronavales y las fuerzas terrestres.

d) El informe de COAGRUNAVINAS menciona que en las operaciones de APAC sobre DARWIN desarrolladas ese día por tres secciones que llegaron al blanco (1 de MC-33 y 2 de PUCARA), fueron abatidas tres aeronaves, lo que representa el 50% de los participantes.

///...2.-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 51

CONCLUSION:

"Se aprecia que la inobservancia de las exigencias doctrinarias establecidas para la ejecución de Operaciones Aéreas Navales de Apoyo Aéreo Cercano y la falta de adiestramiento de conjunto, gravitaron de manera determinante en la ejecución de las mismas, reduciendo su eficacia e imposibilitando una acción sostenida que contribuyera al mantenimiento del objetivo en disputa".

PROFUARA 2. Arts.7.1.02.5; 7.2.02; 7.2.04; 7.2.07 y 7.2.08.- .

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 52

INTERFERENCIAS MUTUAS

a) Un helicóptero SA 330 de la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA destacado en MALVINAS fué atacado por artillería antiaérea propia cuando se hallaba sobre PUNTA VOLUNTARIO en tareas de exploración.

b) El informe de COAGRUNAVINAS señala sin precisar que por fallas de coordinación y control de las defensas antiaéreas de DARWIN y PUERTO ARGENTINO fueron abatidas aeronaves propias. Agrega además que tales problemas fueron parcialmente resueltos cuando se implementó a su proposición una Central de Operaciones de ¡Combate Conjunto.

c) Por su parte el informe de operaciones del GT 80.3 destaca que ni el Comando ni los emplazamientos de fuerzas propias desplegadas en las Islas tenían conocimiento de los ataques que llevaron a cabo los aviones A4Q. De las entrevistas efectuadas surge que los pilotos debían prestar una desusada atención para evitar las posiciones propias en detrimento de la concentración que demandaban los medios del oponente.

d) El día 3 de mayo el GT 79.1 adoptó en tres oportunidades distintos grados de alarma por la detección de varios ecos aire y el PAL A.R.A. "25 DE MAYO" destacó una PAC, comprobándose posteriormente que se trataba de aeronaves de la FAA cuya presencia se desconocía.

CONCLUSION:

"Se aprecia que al no establecerse políticas adecuadas para coordinar las operaciones realizadas y acordarse medidas tendientes a evitar interferencias mutuas a nivel conjunto, se facilitó la adopción de grados de apresto y alarmas innecesarias y se posibilitó la ocurrencia de acciones bélicas entre fuerzas propias".

ATP-1 (A) - Art. 1681 - 2000 - 2003.

DOCFUARA 313

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N 53

DESIGNACION JEFE AERODROMO DE CAMPAÑA

a) El día 29 de abril arribaron a CALDERON 4 aviones T-34C destacados y quedó constituído el grupo de apoyo de tierra con personal subalterno aeronáutico. El conjunto aviones-personal estaba a cargo de un Oficial Aviador Naval mientras que la fracción encargada de la seguridad del aeródromo se hallaba a cargo de un Oficial de I.M. más moderno que aquél.

El Curso de las acciones hizo que además de los T-34C operaran también desde allí medios de la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA, del EJERCITO y de la FUERZA AEREA ARGENTINA.

b) De los informes y entrevistas efectuadas surge que no hubo fricciones o problemas de conducción en las relaciones del grupo tan heterogéneo que se llegó a conformar, gracias a las cualidades personales y buena disposición de los que lo integraron.

CONCLUSION:

"Se aprecia que si bien se siguieron los lineamientos generales para el desarrollo de un Aeródromo de Campaña, se omitió la designación de un Oficial Aviador Naval (preferentemente no afectado al vuelo) a cargo del mismo, dado el carácter específico de las operaciones que se desarrollaron y según lo que la doctrina recomienda al respecto".

PROFUARA 2 - Arts. 1.1.10; 1.1.11; 1.1.14 y 1.1.16.-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 54

COMUNICACIONES EN MALVINAS

a) El día 1° de mayo RIO GRANDE tuvo que retransmitir al grupo de aviones T34 C destacados en CALDERON, la orden de atacar helicópteros enemigos volando a baja altura al E de MALVINAS. Dicha orden fué impartida por COAGRUNAVINAS desde PUERTO ARGENTINO.

b) Al día siguiente un helicóptero de la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA que había efectuado un vuelo de reconocimiento en proximidades de BAHIA ELEFANTE tuvo que ligarse con RIO GRANDE para pedir instrucciones y alertar al sistema de defensa antiaérea de PUERTO ARGENTINO a fin de poder regresar a ese lugar.

c) La doctrina señala que la conducción de aquellas Operaciones Aéreas Navales que se desarrollen lejos del lugar en que se encuentra el OCT, constituye un aspecto crítico cuya eficacia es preciso asegurar. Las comunicaciones que así sea necesario establecer deben satisfacer requisitos de confianza, rapidez y seguridad y la situación general condicionará cual de ellos deberá primar en el empleo de las mismas.

CONCLUSION:

"Se aprecia que al no establecer un sistema eficaz de comunicación entre PUERTO ARGENTINO, CALDERON y las aeronaves destacadas, que asegurara a los corresponsales una ligazón ágil y confiable se vulneraron aspectos doctrinarios básicos que conspiraron contra la concreción exitosa de las operaciones desarrolladas".

DOCFUARA - Art. 303-801-802 y 803.

PROFUARA - Art. 1.1.10.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 55

BUSQUEDAS ANTISUPERFICIE SP-2H

En el análisis de las fases anteriores se señaló que la ARMADA contaba con una capacidad mínima para ejecutar Operaciones Aéreas Navales de Búsqueda Antisuperficie. Hasta ese momento no se había considerado la presencia de unidades de superficie y aéreas enemigas en el área de operaciones.

El día 1° de mayo tal presencia se hizo efectiva y a partir de entonces los dos aviones SP-2H asignados al GT 80.2 desarrollaron la actividad de búsqueda antisuperficie más intensa de todo el conflicto.

CONCLUSION:

"Teniendo en cuenta las características de los medios en oposición y las tareas encomendadas a las aeronaves propias, se aprecia que el criterio de ejecución, la política para establecer los diagramas de vuelo y el empleo de los sensores, ha sido adecuado a la situación táctica y corrobora la vigencia de los principios generales que menciona la doctrina".

PROFUARA 2 - Art. 4.1.10.5

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 56

a) Un avión SP-2H despegó de RIO GRANDE el día 04 de mayo para efectuar una búsqueda antisuperficie conforme a una directiva y diagrama ordenado (GFH 032025 MAY de CGT 80.2).

Estando en vuelo le fué modificada la tarea lo que implicó un considerable aumento del caudal de comunicaciones entre el controlador (C.O.C. de ESPORA) y la aeronave.

Según lo expresado por el Comandante del avión, además de recargar las comunicaciones, tal exceso verbal incluía sugerencias sobre aspectos netamente operativos que podrían interferir en las decisiones a tomar.

b) La tarea cumplida por esa aeronave resultó vital para la acción de ataque guiado de una sección de aviones SUE que provocó el posterior hundimiento del Destructor "SHEFFIELD".

c) En el análisis de las fases anteriores se ha señalado la enorme capacidad del enemigo de interceptar e interferir las comunicaciones propias. A ello debe agregarse la posibilidad de localización de las fuentes emisoras que posee en razón de los equipos y sistemas de G.E. de avanzada que dotan sus unidades.

d) La doctrina señala al respecto la imperiosa necesidad de reducir al mínimo la indiscreción electrónica y de permitir a los comandantes de aeronave la libertad de acción necesaria para el cumplimiento de su misión.

CONCLUSION:

"Se aprecia que el exceso de comunicaciones e información requerida por el controlador durante la acción citada, interfirió el normal desarrollo de la misma al vulnerarse las prescripciones doctrinarias establecidas para este tipo de operación".

PROFUARA 2 - Art. 2.2.08.5. y 6.-

Art. 4.4.02.

FOLIO N° 57

a) Treinta minutos después de haberse concretado el ataque sobre el Destructor "SHEFFIELD" se ordenó destacar a un avión SP-2H con la misión de realizar una búsqueda antisuperficie para retomar contacto con el enemigo y mantener luego exploración en contacto. El mismo fué destacado sin protección de escolta.

b) La actividad aérea enemiga (PAC's y helicópteros) se incrementó notablemente tras ese ataque, lo que impidió que el explorador pudiera cumplir las emisiones radar en las posiciones deseadas, haciéndolo 100 MN más al oeste de lo previsto sin obtener contactos. Posteriormente se le ordenó regresar tratando de evadir la posible acción de PAC's enemigas y a un piquete de superficie que había detectado, destacándose además una sección de M-V para distraer a la PAC y facilitar su regreso.

c) Durante la operación se registraron:

c.1) Interferencias intencionales en la frecuencia de control de la aeronave.

c.2) Comunicaciones contínuas de relevos de PAC's enemigas llegándose a apreciar que mantendrían hasta 11 aviones en el aire simultáneamente.

c.3) Escucha de comunicaciones enemigas donde el piquete daba instrucciones a una PAC para interceptar al explorador destacado.

CONCLUSION:

"Se aprecia que de acuerdo a la situación táctica conformada por la acción reciente llevada a cabo sobre el Destructor "SHEFFIELD", a las capacidades propias y a la de los medios en oposición; la tarea impuesta al avión explorador resultaba no factible e inaceptable".

PROFUARA 2 - Art. 3.1.02; 3.1.04; 4.1.10.5; 4.4.02 y 4.4.03.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 58

57

a) El Comando de la ESCUADRILLA AERONAVAL DE EXPLORACION, cita en su informe que las tres tripulaciones de vuelo con que contaba, no resultaron suficientes para afrontar operaciones prolongadas, exigiendo a las mismas grandes desgastes psicofísicos.

b) La unidad operó de manera casi contínua durante 50 días manteniendo en gran parte del período dos aviones en servicio. Entre el 13 de mayo y el 10 de junio, realizó unos 15 vuelos de prueba y evaluación de equipos, sin lograr recuperar el nivel de operatividad alcanzado por fallas reiteradas.

c) La duración promedio de cada vuelo de búsqueda realizado, fue de 7 horas. El PROFUARA 2, para ese valor en el caso de operaciones prolongadas, prevé intervalos entre vuelos de 26 a 39 horas, computando tiempos de descanso y de tareas pre y pos vuelo.

d) El Reglamento de Operaciones de Vuelo expresa que es impracticable establecer una delimitación precisa en el tiempo de actividad aconsejado para una tripulación por la variedad existente en las condiciones de vuelo. No obstante cita valores como guía para unificar criterios.

e) Aún cuando se aplique tan solo en juegos de guerra, la publicación D y F-002 (ESGN), que basa sus datos en experiencias propias y ajenas, aclara que más de 20 días consecutivos de operación, degradan la eficiencia de una tripulación en un 25%.

CONCLUSION:

"La experiencia recogida durante el conflicto en lo que respecta a la cantidad de tripulaciones necesarias para operar aeronaves de exploración en períodos prolongados, permitiría establecer que es aconsejable disponer de 2,5 tripulaciones por avión como valor deseable y 2 como mínimo.

REGLAMENTO DE OPERACIONES DE VUELO - Arts. 0903 y 0904.

PROFUARA 2 - Arts. 4.1.09 y 4.1.10.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO N° 59

58

MINADO AEREO

a) A fines del mes de mayo el Comando de la ESCUADRILLA AERONAVAL DE EXPLORACION recibió la orden de planificar el minado de la boca Norte del ESTRECHO SAN CARLOS. La operación debía ser realizada utilizando los dos aviones SP-2H asignados, durante horas nocturnas y sin contar con escolta aérea.

b) Entre los días 5 y 7 de junio se efectuaron vuelos de ejercicio sobre la Boya Faro con el apoyo de unidades de la ESCUADRILLA DE MINADO y ANTIMINADO, tras lo cual el informe elevado por el Comando señalaba:

   b.1) En razón de la autonomía disponible los aviones carecían de aérodromo de alternativa, y más allá de las 260 Mn, la falla de un motor representaba una emergencia insalvable.

   b.2) Los equipos de navegación tenían errores e imprecisiones tales que impedían arribar con exactitud a la posición inicial de corrida. El perfil de la costa y las características de operación del radar no contribuían a facilitar un sembrado preciso ya que éste último no discriminaba distancias menores de 500 yardas.

   b.3) Los errores de navegación mencionados y el hecho de que los aviones debían lanzar cada uno 4 minas MK-12 volando en formación, utilizando tácticas coordinadas para las cuales se requiere un adiestramiento especial, podían llegar a hacer que la línea de minas no quedara sembrada en la boca del canal.

   b.4) Siempre y cuando las minas fueran sembradas en las posiciones previstas, la efectividad del campo resultaba muy baja.

c) A esa altura de los acontecimientos, el enemigo además de contar con superioridad aérea y de asentamientos fortificados en la zona, disponía de muy buena capacidad antiaérea de unidades de superficie.

CONCLUSION:

"Se aprecia que además de contravenir aspectos doctrinarios que condicionan una operación de minado aéreo, la misma no satisfacía los requerimientos básicos de aptitud, factibilidad y aceptabilidad".

DOCFUARA - Art. 205.

PROFUARA 2 - Art. 2.4.03; 2.4.05; 2.4.08 y 2.4.09.-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 40

19

BUSQUEDAS ANTISUPERFICIE S2-E

a) Desde el 28 de abril al 10 de mayo los S2E operaron desde el Portaaviones A.R.A. "25 DE MAYO". Los primeros vuelos de Búsqueda Antisuperficie se ciñeron al criterio de Búsquedas de Sector, a fin de detectar a las unidades de superficie enemigas a la mayor distancia posible. A partir del momento en que se empezaron a recibir emisiones electromagnéticas enemigas, se calcularon las Búsquedas de manera de explotar dichas emisiones.

En términos generales no se ordenó investigar más a fondo los contactos radar obtenidos mediante Exploraciones en Contacto, debido a que dichos contactos, confirmados a través de señales recibidas por los equipos MAE, se hallaban a distancias superiores a los radios de acción de los aviones de ataque embarcados.

A ello se sumaba la muy baja probabilidad de evasión de los S2E con relación a las capacidades contraéreas del enemigo.

Las Búsquedas Antisuperficie que se realizaron a partir del 2 de mayo , momento en el cual el Comandante decidió alejar a la F.T.79 del Punto Dato trás cancelar un ataque previsto con A4Q, persiguieron el propósito de evitar que la fuerza enemiga pudiera ocupar posiciones relativas favorables para atacar sin ser detectada.

b) Después de disolverse el GAE los S2E fueron destacados a la Ex-ESTACION AERONAVAL RIO GALLEGOS con la misión de efectuar vuelos de Búsqueda en la zona comprendida por CABO BLANCO, MALVINAS e ISLA DE LOS ESTADOS a fin de detectar incursiones de fuerzas de superficie enemigas. Para esto el Comando de la F.T.80 diseñó 3 trayectorias tipo; y además ordenó las coordenadas de los vértices de otras búsquedas que se debían realizar para explorar sobre las derrotas que luego seguían los aviones de transporte desde RIO GRANDE a PUERTO ARGENTINO.

Tales búsquedas variaron acorde a la situación táctica.

c) La concepción de las Búsquedas Antisuperficie respondió más a las limitaciones de los medios propios, en comparación con las capacidades del enemigo, que a la satisfacción de las necesidades operativas o al logro de una determinada probabilidad de detección.

Esto se debió a los siguientes factores:

c.1) Radio de Acción limitado: 320 Mn.

c.2) Velocidad limitada a 130/150 Nudos que reducía las posibilidades de evasión y/o gambitos dada la capacidad contraérea de los SEA HARRIER enemigos, que podían operar a 450 Nudos.

c.3) Alcance radar propio sobre contactos medianos de 70 Mn, considerado menor que el que poseían los radares de búsqueda aire enemigos sobre las aeronaves propias cuando ascendían para emitir.

///...2.-

60

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO N° 61

Teniendo en cuenta el alcance asignado a los misiles antiaéreos enemigos (30 Mn) se establecieron estaciones de emisión convenientemente espaciadas. El tiempo promedio de emisión fué de un minuto y se hacían entre 4000 y 5000 pies para asegurar un horizonte radar adecuado.

c.4) Osciloscopio de laboratorio TECTRONIX TL 13 instalado como equipo MAE y que operaba en la banda de 100 a 450 MHZ, permitiendo detectar emisiones UHF y de los radares 965 de alerta temprana. Posibilitaba la detección de emisiones radar enemigas, a aproximadamente el doble de la distancia de detección del radar enemigo sobre el avión portante del equipo. Este equipo proporcionaba información sobre presencia de la señal, su intensidad, frecuencia, vueltas de antena y, dadas ciertas condiciones, frecuencia de repetición de pulso y ancho de pulso. No permitía determinar el azimut a la fuente.

Es importante señalar que mientras los S2E operaron desde el Portaaviones se contaba con un solo equipo y que al instalarlo, era necesario retirar el analizador de sonoboyas lo cual prácticamente anulaba la capacidad antisubmarina del avión.

Los S2E tenían además un absoleto equipo MAE que cubría la gama de 1000 a 10.000 MHZ con una muy pobre sensibilidad. En el mejor de los casos este equipo posibilitaba la detección recíproca, MAE aerotransportado - radar de superficie en forma simultánea, aunque casi siempre el avión se hallaba en desventaja.

c.5) Incapacidad de atacar a los blancos de superficie que detectaron, según aconseja como norma general el ATP-1.

c.6) Promedio reducido de aviones en servicio (3).

d) El Código de Avistajes empleado (PCN 293) resultó altamente inadecuado en razón de lo engorroso que resultó la codificación. Esto redujo la confiabilidad de los mensajes transmitidos, Información Vital de Contacto, y dada la duración de los mismos, facilitó la goniometría por parte del enemigo. Como ejemplo cabe citar que el mensaje cursado el 1° de mayo para informar la localización de 7 contactos, supuestamente enemigos, demandó 15 minutos de trabajo.

61

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 62

e) Las detecciones de unidades de superficie obtenidas por los S2E operando desde el Portaaviones, 30 de abril al 9 de mayo, y desde la ESTACION AERONAVAL RIO GALLEGOS, 12 de mayo al 14 de junio, fueron las siguientes:

	Desde a bordo	Desde tierra	Totales	
				% del Total
Número de vuelos en que se obtuvo MAE de 965	5	21	26	64%
Número de vuelos con contactos radar asociados a los MAE 965 del renglón anterior.	2	10	12	30%
Vuelos con MAE de 992 seguidos de contactos radar asociado.	1	-	1	2%
Vuelos con contacto radar sin MAE asociado.	-	1	1	2%
Vuelos con contacto radar asociado a interferencia radar.	-	1	1	2%

Total de vuelos con detecciones de superficie 41

f) Durante el período indicado los S2E realizaron un total de 65 vuelos de Búsqueda Antisuperficie, 6 desde el Portaaviones y 59 desde Río Gallegos.

Del cuadro anterior se desprende que en 41 de ellos (63%), se detectaron unidades de superficie. Considerando lo desfavorable que resultó la comparación de las capacidades propias con las que oponía el enemigo, se considera que el elevado porcentaje mencionado subraya las bondades de las tácticas aplicadas y el alto grado de eficiencia de las tripulaciones involucradas.

///...4.-

62

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 63

g) Cabe destacar que 27 detecciones de un total de 41 (66% del total) se obtuvieron a través de equipos MAE aunque estos eran rudimentarios y obsoletos.

Por otra parte poco más del 13% de esas emisiones electromagnéticas interceptadas fueron posteriormente confirmadas por contactos radar coherentes.

Lo expresado reafirma categóricamente la vital importancia del equipamiento MAE para la realización de Operaciones Aéreas Navales de Búsqueda Antisuperficie y Exploración en Contacto.

h) En solo 2 ó 3 oportunidades se obtuvieron contactos radar y recién después de la emisión propia se recibió una señal en el MAE que indicaba el comienzo de una emisión de radar de alerta temprana.

i) En ningún caso se recibieron señales correspondientes al radar de Alarma Aérea Temprana 1022, instalado en el INVINCIBLE y algunos de los Destructores Clase 42 británicos.

CONCLUSIONES:

Del análisis de las operaciones de Búsquedas Antisuperficie realizados por los aviones S2E se desprende que:

1) El alto porcentaje de detecciones obtenidas subraya la eficacia de las tácticas empleadas que fueron concordantes con lo que la doctrina establece para aquellos casos en que la fuerza enemiga dispone de capacidad contraérea.

2) El criterio de no ordenar a las aeronaves permanecer en Exploración en Contacto tras obtener contactos, se considera que fué adecuado en razón de que:

   2.1) Los contactos fueron obtenidos a distancias que superaban los Radios de Acción de las aeronaves de ataque disponibles.

   2.2) La exigua cantidad de aviones y la muy reducida probabilidad de evasión ante ataques de aviación enemiga por tener un equipamiento inadecuado (RADAR y MAE) y performances muy bajas hacían que la tarea de explorar en contacto fuera poco factible e inaceptable.

3) Resulta imperativo dotar a los aviones exploradores con equipos de comunicaciones que permitan cursar mensajes vitales rápidos, seguros y confiables cuando la situación táctica aconseje romper el silencio radioeléctrico.

4) La experiencia recogida confirma la vital importancia que para operaciones de este tipo, reviste el hecho de contar con un equipamiento MAE adecuado.

PROFUARA 2 - Arts 4.1.10 y 4.4.02

ATP-1 - Art. 802.-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 64

BUSQUEDAS ANTISUPERFICIE EMB-111

a) El 21 de mayo se incorporaron al G.T.80.2 dos aviones EMBRAER-111 (EMB-111) arrendados al BRASIL, con el propósito de incrementar la capacidad de Búsqueda Antisuperficie. Operaron desde la Ex-ESTACION AERONAVAL RIO GALLEGOS conforme a trayectorias tipo ordenadas por el Comando de la F.T.80.

La tarea impuesta a los EMB-111 así como los criterios tácticos empleados fueron coincidentes con los utilizados por los aviones S2E, si bien debe tenerse en cuenta que el EMB-111 fué concebido y diseñado para efectuar tareas de Vigilancia Marítima en época de paz y no para realizar Búsquedas Antisuperficie con oposición enemiga.

b) Resultan así válidas casi todas las consideraciones expresadas con relación a los S2E con las aclaraciones siguientes:

b.1) Las performances de vuelo del EMB-111 son algo superiores a las del S2E. (Radio de acción 500 Mn y velocidad crucero 180 Nds). No obstante ello su operación en condiciones de elevado porcentaje de humedad atmosférica y bajas temperaturas es limitada por carecer de sistemas antihielo y desheladores.

b.2) El radar APS-128 está diseñado para emisión contínua y representación sectorial (240°) hacia proa. No es adecuado para uso táctico de emisión intermitente ya que cada una de ellas demanda un promedio de un minuto (2 vueltas de antena para cada escala), con la consiguiente indiscreción que ello implica. Su alcance promedio de detección sobre blancos medianos (65 Mn) era inferior al de los S2E.

Tuvo repetidas fallas electrónicas y muchos ecos falsos provenientes de chubascos y formaciones nubosas, que lo hacían poco confiable.

b.3) Se les instaló un analizador de espectro TECTRONIX TL13 similar al empleado por los S2E, pero que podía recibir señales dentro de una gama más amplia de frecuencias (100 a 1800 MHZ). Esto les permitía recibir emisiones de los radares de alarma aérea temprana 965 del enemigo y el más avanzado 1022.

Este equipo era el único que poseían los EMB-111, a diferencia de los S2E, que además, tenían otra unidad que cubría la gama de 1000 a 10.000 MHZ. Como consecuencia los EMB-111 no podían ser alertados por los radares tácticos aire y superficie 992 y 993, instalados en varios buques de la F.T. británica.

Cabe acotar que el rendimiento de los TECTRONIX TL13 instalados en los EMB-111 resultó inferior al de los S2E por problemas de instalación de antena. A semejanza de lo acaecido con los S2E, los EMB-111 tampoco recibieron señales del radar 1022 que equipaba al INVINCIBLE y a algunos Destructores británicos Clase 42.

///...2.-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO N 65

c) Conforme a las opiniones recogidas y al informe producido, el rendimiento de los aviones EMB-111 en tareas de exploración puede considerarse apenas aceptable, si bien no debe dejar de tenerse en cuenta que constituyeron un valioso aporte al exiguo plantel de aeronaves disponibles a partir del momento en que los SP-2H quedaron fuera de servicio.

CONCLUSIONES:

1. Teniendo en cuenta la situación táctica imperante y las capacidades de los medios en oposición, se considera que la modalidad de empleo de los aviones EMBRAER- 111 para llevar a cabo tareas de Búsqueda Antisuperficie fué acertada y ajustada a las prescripciones doctrinarias en vigor.

2. Pese al comparativamente bajo rendimiento de los EMB-111 como exploradores, se aprecia que la decisión de incorporarlos resultó acertada ya que permitió incrementar en un 50% la disponibilidad de aeronaves asignadas a tales tareas.

PROFUARA 2 - Art. 4.4.02 y 4.4.10.-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO N° 66

ACCIONES ANTISUBMARINAS S-2E y H-3

a) Durante los días 4,5 y 6 de mayo los aviones S2E efectuaron 6 vuelos de Búsqueda Antisubmarina a fin de proteger al Portaaviones durante su tránsito por el Golfo San Jorge y por el Este de la Península Valdés. Las profundidades de las zonas exploradas iban de 50 a 100 metros y el tipo de fondo era arena, fango y pedregullo.

La táctica empleada consistió en el sembrado y control de barreras JEZABEL sobre los flancos y a proa de la fuerza a proteger, a una distancia que osciló entre las 30 y 60 MN.

Las barreras fueron interferidas en dos oportunidades por unidades de superficie propias. Una de ellas en que la fuerza protegida efectuó un cambio de rumbo imprevisto, acercándose excesivamente al campo JEZABEL y la otra por presencia del B/M "FORMOSA" cuyo tránsito no había sido debidamente informado.

En previsión de la posible presencia de submarinos convencionales, durante algunos de estos vuelos se efectuaron unas pocas emisiones radar.

b) El alcance predicho JEZABEL osciló entre 10 y 15 MN. Al respecto conviene aclarar que tal valor respondió más a la poca experiencia acumulada que a un cálculo basado en parámetros medidos.

c) Por otra parte la eficiencia de las tácticas JEZABEL depende en forma absoluta del:

c.1) Conocimiento del alcance predicho de las sonoboyas que se empleen. Esto implica conocer: el nivel de fuente de los submarinos enemigos y propios; el nivel medio del ruido ambiental en la zona de operaciones; la ley de atenuación de las frecuencias de interés y el número de mérito de las sonoboyas que se usen.

c.2) Conocimiento de las firmas acústicas de los submarinos enemigos y propios.

c.3) Posesión de un procesador acústico eficiente.

La ARMADA carece del equipamiento adecuado y no ha desarrollado convenientemente las medidas indicadas en el párrafo anterior, aún cuando el SERVICIO DE HIDROGRAFIA NAVAL ha logrado avanzar significativamente en la determinación de una ley de atenuación en aguas poco profundas.

///...2.-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 67

CONCLUSIONES:

1) Los procedimientos tácticos empleados resultaron adecuados teniendo en cuenta la casi inexistente capacidad de la ARMADA para llevar a cabo acciones antisubmarinas.

2) El desconocimiento del Tránsito Marítimo y la ejecución de maniobras imprevistas, provocaron interferencias que conspiraron contra el eficaz desarrollo de las tácticas efectuadas.

3) Se aprecia que la ARMADA no ha agotado las posibilidades para desarrollar el sistema JEZABEL.

PROFUARA 2 - Arts. 6.1.07.3 y 6.1.08.-

"METODOS PARA EL EMPLEO OPERATIVO DEL S2E"

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO N° 68

a) El día 5 de mayo despegó del PAL un avión S2E a fin de efectuar una Búsqueda para localizar al Aviso A.R.A. "SOBRAL". Dado el carácter del vuelo, el avión no tenía instalado el MAD ni el receptor de sonoboyas y por la misma razón el piloto carecía de adiestramiento reciente en operaciones antisubmarinas, si bien era poseedor de una gran experiencia en ese tipo de tareas. El copiloto por su parte no tenía adiestramiento antisubmarino alguno. Cuando el avión se hallaba aproximadamente a unas 60Mn de la fuerza propia volando a 6000 pies, con viento y mar calmo y cielo despejado, avistó por su través y a unas 10 Mn una estela de unas 3 Mn de largo producida por un objeto puntual. La estela tenía encima una tenue bruma o niebla similar a la que produce un snorkel en funcionamiento y el objeto que la producía mantenía un arrumbamiento Sur.

Justo antes del avistaje, el piloto había ordenado efectuar un barrido radar circular para registrar la situación mar del área y el radarista obtuvo un contacto chico en una posición que coincidía exactamente con el avistaje.

El piloto enfiló inmediatamente al avión hacia el contacto, ordenó pasar el radar a "stand-by" y observó con los prismáticos sin poder ver al objeto que producía la estela. Ordenó preparar el Panel de Armamento para lanzar un torpedo MK-44 y una Señal Humosa y el navegador VLF-OMEGA para memorizar el Punto Dato. Mientras continuaba su aproximación al punto de lanzamiento se efectuó un nuevo barrido radar durante el cual no se pudo retomar el contacto anterior.

A proa y a unas 1000 yardas de la posición del avistaje fueron lanzados un torpedo y una sonoboya pasiva. La señal de humo no fué eyectada debido a un error cometido por el copiloto en el manejo del Panel de Armamento. El lanzamiento se efectuó a 1000 pies de altura, 180 Nds. de velocidad y con un arrumbamiento general 060°.

Se verificó que el torpedo había salido de su alojamiento, pero no se pudo ver su caída ni fué avistado el paracaídas flotando en el agua. El avión se mantuvo orbitando sobre el punto y, transcurrido el tiempo de corrida sin que se hubiera detectado algún indicio de explosión, informó que el ataque había sido infructuoso.

Debido a la falta de adiestramiento del copiloto la posición del contacto no fué memorizada en el navegador. Conviene recordar que la carencia de receptor de sonoboyas impidió constatar el rumor característico de la corrida del torpedo.

Cuarenta minutos más tarde arribaron a la escena de la acción un helicóptero H-3 y otro S2E, ambos en configuración antisubmarina, ordenándose luego al S2E que había lanzado el torpedo que continuara con la búsqueda del "SOBRAL".

En su comunicación a COATLANSUR, el CFT 79 consideró que el Punto Dato había sido determinado con un error de 3MN y que hasta ese momento el contacto había sido clasificado como POSIBLE-CONFIANZA 2.

Esta acción continuó como se indica más adelante, al tratar las realizadas por los helicópteros H-3.

b) El OCT (C.F.T.79) había ordenado atacar contactos clasificados como POSIBLES-CONFIANZA 2 o superiores. Además había determinado que los torpedos MK-44 debían ser graduados en el modo "SHALLOW WATER".

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO N° 69

c) La publicación PROFUARA 2 establece que el OCT deberá fijar los lineamientos de la política de utilización de las armas pero que la responsabilidad de la decisión sobre la selección del armamento será del Comandante de la aeronave antisubmarina.

d) Entre el momento en que se perdió el contacto radar "chico" (segundo barrido radar) y el lanzamiento, el Piloto estimó que había transcurrido aproximadamente 1 minuto. Por otra parte, la profundidad del lugar era de 40/45 brazas. Para las circunstancias descriptas, el PROFUARA 2 determina que el torpedo debe ser considerado como arma primaria.

e) Conforme a los criterios de ataque detallados en la publicación "Métodos para la utilización operativa del S2E" y teniendo en cuenta lo ocurrido, se debería haber confirmado el contacto por algún otro sensor antes de lanzar el torpedo. Cabe aquí recordar que debido a la tarea impuesta inicialmente, el S2E disponía de armamento pero no contaba con sensor antisubmarino alguno.

f) Según la publicación ATP-1 (A), la clasificación de contactos es el método mediante el cual los Comandantes subordinados informan a sus superiores su opinión sobre si los contactos que investigan son de origen submarino. Aclara además que una clasificación encierra una dosis de subjetividad y que por lo tanto, las definiciones que se dan deben ser tomadas como guía.

Se establece que un contacto puede ser clasificado como POSIBLE cuando se cuenta con información que indica la posible presencia de un submarino, pero la insuficiencia de las evidencias no justifica una clasificación superior.

Una de las condiciones mencionadas se dá cuando se avista un objeto que se cree es un submarino, periscopio o snorkel pero a causa de la visibilidad y/o falta de competencia del observador para reconocer tales objetos, no pueden sostenerse los criterios que justificarían la clasificación CIERTO. A esta clasificación de POSIBLE debe agregarse un Nivel de Confianza, el máximo de los cuales es 4.

Este Nivel 4 se emplea cuando se cree firmemente que el contacto es un submarino.

g) Conviene reiterar que si bien el Piloto no vió el objeto que producía la estela, hubo una detección radar coincidente con el avistaje.

CONCLUSIONES

1) Se aprecia que la decisión del Piloto, a la sazón Comandante de la Escena de la Acción, de atacar al contacto avistado fue acertada, a pesar de no haber respondido estrictamente a los procedimientos de ataque establecidos para los S2E.

2) Se estima que el lanzamiento se hizo a una altura y velocidad muy próxima a los valores límites aconsejados para el funcionamiento aceptable del torpedo MK-44.

///... 3.-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 70

3) Se concuerda con la Clasificación de POSIBLE - CONFIANZA 2 que se dió al contacto a esa altura de la acción antisubmarina desarrollada.

4) Aún teniendo en cuenta el reducido número de aviones y tripulaciones de S2E con que contaba el GAE, se aprecia que resultó desacertada la decisión de destacar a una aeronave para cumplir una tarea de Búsqueda y Rescate sin que estuviera en condiciones de explotar adecuadamente un contacto submarino, considerando que tal posibilidad seguía subyacente.

REFERENCIAS: PROFUARA 2 - Arts. 6.1.08; 6.4.04; 6.4.04.4; 6.4.05 y 6.4.06.
ATP-1(A) - Arts. 1061 y 1066.
METODOS PARA LA UTILIZACION OPERATIVA DEL S2E.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 71

a) Continuando con el desarrollo de la acción de S2E del día 5 de mayo, a la 0820 se incorporaron a la Escena de la Acción otro S2E y un helicóptero H-3. Treinta minutos después el H-3 obtuvo un rumor hidrofónico y un contacto sonar débil en la misma marcación. Consecuentemente se estableció un nuevo Punto Dato (PD) ubicado al 147° y 10 Mn de la posición en que el primer S2E lanzó el torpedo. El H-3 condujo un MADVEC quiando al S2E que al pasar por la vertical del contacto lanzó un segundo torpedo MK-44 a pesar de no haber obtenido una señal MAD clara. Fué posible controlar el normal funcionamiento del torpedo, pero no se registró explosión alguna.

Una hora después el H-3 obtuvo un nuevo contacto débil e intermitente con rumor hidrofónico, en una posición ubicada al 147° y 6 Mn del anterior. Apreció que el contacto aumentaba su velocidad con un arrumbamiento Sur. El ploteo que pudo llevar durante corto tiempo resultó coherente.

El SITREP antisubmarino enviado por el CFT 79 al CTOAS expresaba que el contacto navegaba al 090° a 8 nudos y que se estimaba que los PDs tenían un error de 3 MN. Señalaba que al obtener el H-3 el primer contacto se había aumentado la clasificación a POSIBLE-CONFIANZA 3 y que continuaba la explotación del contacto.

Esta acción antisubmarina demandó cuatro vuelos de H-3 y los helicópteros emplearon tácticas sonar pasivas. Hicieron ecodetección sólo para controlar el MADVEC/VECTAC hecho por el S2E. Apreciaron que los pocos contactos obtenidos no permitían la realización de ataques con helicópteros. Finalmente, el CFT 79 remitió el SITREP final al CTOAS donde informaba que las acciones antisubmarinas se habían dado por finalizadas a las 1730 horas del día 5 de mayo y que la clasificación final había sido POSIBLE-CONFIANZA 2.

No ha resultado posible obtener más información sobre esta acción lo cual impide analizar con la profundidad deseable este episodio, en particular lo actuado por los helicópteros H-3.

b) En virtud de la demora al PD (40 minutos) los H-3 ejecutaron inicialmente un Plan Aéreo 44 para buscar un contacto perdido. Posteriormente pasaron a un Plan de Búsqueda de Area (Plan 46) de conformidad con los procedimientos doctrinarios establecidos.

c) Durante la entrevista llevada a cabo con los SS.JJ. y OO. que tripularon los H-3 durante la acción que se analiza se obtuvo la siguiente información:

c.1) Los rumores hidrofónicos que se recibieron resultaron poco claros y no permitieron mayores precisiones en cuanto a la clasificación del contacto. Las tripulaciones no poseían experiencia previa con submarinos clase OBERON ni nucleares de ataque.

///...2.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 42

c.2) Durante una prueba realizada el 20 de abril los helicópteros H-3 habían obtenido un rumor hidrofónico de una Corbeta tipo "DRUMMOND" a 16.000 yardas.

c.3) Los contactos recibidos con sonar activo fueron débiles e intermitentes. Se consideraba que el rendimiento de los sonares AQS-13 era deficiente y no se contaba con tablas de Predicción de Alcances para aguas poco profundas. Se usó como referencia un trazo BT tipo de la zona ya que los H-3 no podían determinarlo.

c.4) El adiestramiento de las tripulaciones era muy bajo por cuanto durante el año 1981 y hasta el 2 de abril de 1982 la Escuadrilla dispuso de un solo helicóptero en servicio.

d) Los criterios de ataque para los S2E establecen que en circunstancias como la analizada, se debe obtener un contacto MAD antes de atacar.

e) La publicación ATP-1 (A) no define los Niveles de Confianza 2 y 3 que deben asignarse a los contactos clasificados como POSIBLES por cuanto sostiene que no es posible establecer criterios uniformes para buques y aeronaves en tareas antisubmarinas.

f) Del análisis de los tres Puntos Dato establecidos, (07.40 , 09.10 y 10.06 horas) sin considerar el error de 3 MN que les asignó el OCT, se desprende que el contacto navegó (entre 07.40 y 10.06) al Rv. 147° y a una velocidad promedio de 6,6 Nudos.

Al mismo tiempo la fuerza propia, que al obtenerse el primer contacto se encontraba a 60 Mn al Norte del mismo, había continuado navegando con un arrumbamiento general Norte.

CONCLUSION:

De lo analizado, se desprende lo siguiente:

1) Teniendo en cuenta las pocas probabilidades de obtener y explotar contactos submarinos, derivadas de la casi inexistente capacidad antisubmarina que se dispuso, y las innegables dificultades que le origina a un submarino el ser atacado , se aprecia que resultó acertada la decisión de lanzar un torpedo, aún cuando no se hayan cumplido rigurosamente los procedimientos de ataque doctrinarios y la posición del contacto no representara un peligro inmediato para la fuerza propia.

2) Se estima que resultaron correctas las clasificaciones asignadas al contacto por el OCT.

3) Se aprecia que la duración de las acciones antisubmarinas, aproximadamente 10 horas, resultó adecuada a los medios antisubmarinos disponibles y a la situación táctica imperante en ese momento.

///...3.-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 73

4) Se considera que los registros de las acciones antisubmarinas que llevaron las unidades participantes, en particular la Escuadrilla de Helicópteros H-3, han resultado insuficientes a los fines de analizar lo actuado y evaluar las tácticas en vigor.

5) Se ratifica que la historicamente reducida cantidad de helicópteros H-3 en servicio afectó seriamente el nivel de adiestramiento antisubmarino de las tripulaciones involucradas.

ATP-1(A) - Artículo 1066.-

"METODOS PARA LA UTILIZACION OPERATIVA DEL S2E".

"METODOS PARA LA UTILIZACIÓN OPERATIVA DEL H-3".

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 74

a) El día 6 de mayo el C.F.T.79, ordenó al C.G.T. 79.1 iniciar acciones aéreas antisubmarinas tendientes a explotar el avistaje informado por un avión de la FUERZA AEREA ARGENTINA de un submarino en superficie el día 6 de mayo a 17,00 horas en la zona del RINCON a unas 95 MN de la posición del PAL.

Posteriormente el C.TOAS clasificó al contacto como SUBMARINO CIERTO y agregó la siguiente información:

"Submarino no identificado como nuclear o convencional. Avistado por Piloto, Copiloto y Mecánico. Trás segunda pasada, a menos de 5.000', fué a inmersión, apreciándose estela, torreta y periscopio. Arrumbamiento sur. Buena visibilidad y mar calmo".

A las 19,38 horas arribó un S2E al Punto Dato y a partir de entonces se efectuaron 4 vuelos con relevos en la Escena de la Acción, sembrándose campos JEZABEL y usando además tácticas de Búsqueda Radar con emisiones intermitentes.

El área explorada fué aumentada de acuerdo al Círculo Máximo de Posición Estimada, en la medida en que lo permitia el radio de acción de los S2E.

La profundidad oscilaba entre 60 y 70 metros y se obtuvieron registros LOFAR y contactos radar que en todos los casos correspondieron a buques mercantes.

Al promediar la acción el procedimiento derivó hacia el sembrado de una barrera JEZABEL al Este del PAL.

El C.G.T. 79.1 dió por finalizadas las acciones el 7 de mayo a 21,25 horas

b) Si bien no existen constancias, parece razonable dudar sobre el nivel de adiestramiento antisubmarino de los pilotos de la FUERZA AEREA ARGENTINA. Por otra parte la publicación ATP-1 Art. 1064 establece que la clasificación SUBMARINO CIERTO requiere que el avistaje sea efectuado por personal competente.

CONCLUSION:

"Se aprecia que la clasificación de SUBMARINO CIERTO no respondió al criterio doctrinario establecido para la ARMADA, motivando que se emprendieran acciones antisubmarinas prolongadas después de un avistaje efectuado por personal no competente".

ATP-1 (A) - Art . 1064.-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO N° 75

a) Después de desembarcar del PAL el 9 de mayo, la Escuadrilla de helicópteros H-3 permaneció en ESPORA hasta el día 21 intensificando el adiestramiento antisubmarino. Esto permitió que 2 Comandantes de Helicópteros fueran habilitados para actuar como tales en Operaciones Antisubmarinas nocturnas y que se pudiera incorporar a la Unidad un tercer helicóptero aunque sin sonar.

El 22 de mayo la Escuadrilla se destacó a VIEDMA a fin de llevar a cabo Operaciones Aéreas Antisubmarinas desde dicho lugar a órdenes del Comandante del G.T.79.2. El área asignada era la comprendida entre los radiales 070° y 200° de VIEDMA y hasta 100 Mn de la costa.

Las operaciones consistieron en la ejecución de Búsquedas Antisubmarinas de Area a fin de proteger al G.T.79.2, (D-1, D-2, D-25 y D-27), al cual el C.F.T.79 le había ordenado adoptar una posición de espera navegando entre Faro Claromecó y Faro Río Negro y extremar las medidas antisubmarinas navegando en zonas de baja profundidad dentro de las 12 MN de la costa.

Las búsquedas se planificaron y ejecutaron conforme a lo estipulado en el Plan Aéreo 46, diseñado para la exploración al azar de un área geográfica. Como modo primario de operación del sonar se empleó el pasivo, recurriéndose al modo activo para investigar rumores hidrofónicos.

b) Uno de los parámetros básicos para el cálculo del Plan es el Alcance Táctico Sonar (ATS). Cabe aclarar que la ARMADA no estaba ni está en condiciones de conocer ese valor para el sonar AQS-13 de los H-3 por desconocer:

b.1) El nivel de fuente de los submarinos enemigos.

b.2) El umbral de receptividad del Sonar AQS-13.

b.3) El número de mérito de dichos sonares.

b.4) El nivel de ruido propio del helicóptero.

b.5) El nivel medio del ruido ambiente de las zonas de operaciones más probables.

b.6) La ley de atenuación de la propagación del sonido en aguas poco profundas de las frecuencias de interés.

c) El 26 de mayo por la noche se ordenó a la Escuadrilla investigar un área dato determinada por un rumor hidrofónico recibido por el D-27. Durante el tercer vuelo realizado con ese fín, uno de los H-3 obtuvo un contacto sonar, sin rumor hidrofónico, "no doppler", "metálico" degradándose a "poroso".

Este contacto se mantuvo durante 2 caladas y se perdió durante la tercera. A esta altura de los acontecimientos ya se había incorporado un segundo H-3. Mientras los 2 helicópteros se hallaban en contacto, el ploteo de cada uno de ellos no resultó coincidente ni reflejó resultados cinemáticos coherentes que justificaran un ataque.

///...2.-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 76

Ambos helicópteros continuaron la búsqueda hasta el límite de sus autonomías sin que hubieran podido recobrar el contacto.

Por GFH 271120 MAY la Escuadrilla informó sobre el contacto clasificándolo como POSIBLE-CONFIANZA 2, ampliando posteriormente que la búsqueda había resultado negativa (GFH 271835). La profundidad en la zona donde se obtuvo el contacto era de 20 brazas.

d) A partir del día 11 de mayo, el CFT 79 respondiendo a una directiva del CTOAS ya había ordenado a los GGTT subordinados que extremaran las medidas antisubmarinas y que navegaran en zonas de baja profundidad, dentro de las 12 MN de la costa.

Se estima que estas medidas contribuyeron a minimizar sensiblemente la amenaza enemiga.

e) Tanto la doctrina como los métodos para su utilización operativa reconocen que este helicóptero es particularmente apto para explotar Puntos Dato obtenidos por otros medios. Señalan asimismo que como medio de búsqueda antisubmarina no es tan eficiente debido a la reducida velocidad y corta autonomía que tiene y al hecho de disponer de un solo sensor. Esto último reviste mayor importancia cuando se cuenta con solo 2 helicópteros.

CONCLUSIONES:

1) Se aprecia que la ARMADA no estaba en condiciones de obtener el mejor empleo antisubmarino de los helicópteros SEA KING por cuanto se carecía de la información necesaria para determinar el Alcance Táctico de los sonares AQS-13.

2) Dadas las muy bajas profundidades en que navegaron las unidades de la FT 79 entre el 22 y el 29 de mayo, se aprecia que la amenaza submarina enemiga no justificó el empleo de los H-3 desde VIEDMA en tareas de búsqueda para las que los helicópteros no resultan tan eficientes. Aún cuando no esté así claramente establecido, se considera que ante la inexistencia de otros requerimientos operativos, la participación de los H-3 pudo haber resultado positiva como medio de disuación.

PROFUARA 2 - Art. 6.2.04.4.-

"METODOS PARA LA UTILIZACION OPERATIVA DE LOS H-3".-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 77

CAPACIDAD ANTISUBMARINA DE LA ARMADA

a) Reafirmando conceptos ya vertidos la incapacidad que demostró la ARMADA para llevar a cabo Operaciones Antisubmarinas de Protección le impidió el empleo de su Fuerza Naval de Ataque durante el conflicto del Atlántico Sur.

b) Durante el análisis de la Fase II se señaló que la capacidad antisubmarina de la ARMADA era NULA para enfrentar una amenaza creada por Submarinos nucleares. Dicha capacidad se convertía en MINIMA cuando se trataba de contrarrestar el accionar de submarinos convencionales modernos, como los que operan otras Armadas en el Marco Regional.

c) De las entrevistas realizadas se desprende que en el seno de la Institución existen opiniones divergentes en cuanto a la prioridad que debería asignarse al incremento de la capacidad de lucha contra submarinos convencionales. Algunos sostienen que, de contarse con una Fuerza de Tarea Naval capacitada para mantener una velocidad de avance sostenida de 20 Nudos, incluyendo a los buques logísticos, la amenaza creada por los submarinos convencionales se reduciría hasta el extremo de no justificar inversiones significativas en adquirir medios y equipos y en adiestrar al personal en tareas de Guerra Antisubmarina (G.A.S.).

   Por el contrario, otros opinan que aún contando con unidades que desarrollen alta velocidades sostenidas, es necesario incrementar esa capacidad para poder afrontar con posibilidades de éxito cualquier contingencia bélica que pueda suscitarse a tenor de las hipótesis de conflicto vigentes.

d) La comparación entre las capacidades propias y del enemigo para ejecutar operaciones antisuperficie no resultó tan favorable para las fuerzas británicas como lo fué la submarina-antisubmarina.

   Se aprecia que aquella comparación, en el Marco Regional, resultaría favorable a la ARMADA ARGENTINA. Si bien aún no se ha acumulado experiencia en la operación de la mayor parte de los medios que está incorporando la Institución (SUPER ETENDARD, Destructores y Corbetas MEKO y Submarinos TR 1700), se aprecia que las mismas incrementarán en mayor medida la capacidad antisuperficie que la antisubmarina.

e) El Personal Superior que la ARMADA ha capacitado para G.A.S. ha manifestado que experimenta un cierto grado de desmoralización por la comparativamente poca importancia que la Institución concede a dicha actividad.

f) En la publicación DOCFUARA se establece que, entre otras, son Responsabilidades Primarias de la ARMADA:

///...2.-

77

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 78

f.1) Organizar, equipar y adiestrar fuerzas para la guerra antisubmarina, la protección de la navegación y el sembrado de minas.

f.2) Organizar, adiestrar y equipar los medios aéreos basados en el mar y en tierra, de apoyo directo a las operaciones navales, entre ellas la lucha antisubmarina.

Lo antedicho significa que a la ARMADA le compete el desarrollo de los medios y de la doctrina correspondiente a la G.A.S..

g) Las Armadas más evolucionadas emplean como sensor primario para la búsqueda y localización de submarinos enemigos, sistemas acústicos pasivos del tipo JEZABEL.

En términos generales, la eficacia de estos sistemas está estrechamente ligada a los siguientes aspectos:

g.1) Captación y transmisión a las estaciones analizadoras de la profusa información acústica que proporciona el medio ambiente marino. (Sonoboyas).

g.2) Posesión de un sistema receptor-procesador que permita efectuar un rápido análisis espectral del sonido recibido. (Sistema basado en una minicomputadora con interfase analógico-digital).

g.3) Disponibilidad de la información (registros y firmas acústicas) que sirva de referencia para comparar lo analizado por el receptor-procesador e identificar a la fuente que produce el sonido.

g.4) Conocimiento del Alcance Predicho JEZABEL lo cual conlleva la necesidad de poder determinar ciertos parámetros acústicos (pérdidas por propagación del sonido para las frecuencias de interés, perfomances de las sonoboyas que integren el sistema de detección, etc.).

h) Los aviones S2E TRACKER emplean para llevar a cabo tácticas JEZABEL, un receptor-procesador (AQA-4) que por ser de la década del 60 no permite un análisis completo y rápido de las señales acústicas recibidas. Las sonoboyas pasivas que se emplean (SSQ-41) son eficientes pero no tanto como las SSQ-53 que dan la marcación a la fuente productora de ruido. Aún con esas limitaciones, en la actualidad se presentan más dificultades en el análisis y procesamiento de la señal que en la obtención y registro de la misma.

i) Como consecuencia de lo señalado en el punto anterior, durante el año 1980 el COMANDO DE LA AVIACION NAVAL consultó por oficio al SENYD acerca de la posibilidad de que ese Organismo creara una metodología de análisis de firmas acústicas de aplicación en todos los sonares pasivos de la ARMADA.

En síntesis el SENYD respondió que en el plazo de un año estimaba estar en condiciones de desarrollar, con razonables perspectivas de éxito, un método de cálculo que permitiera predecir las firmas acústicas de distintos tipos de submarinos a partir de sus características de construcción. Apreciaba que en el mismo plazo podía desarrollar una minicomputadora apta para analizar señales acústicas en

78

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO N° 79

forma integral y que el costo, a valores 1980, de dichos estudios ascendía a 10.000 Pesos Argentinos anuales para contratar al personal y a unos 50.000 Dólares para adquirir la minicomputadora.

j) En marzo de 1981, el COMANDO DE OPERACIONES NAVALES resolvió que dadas las restricciones presupuestarias vigentes y teniendo en cuenta que las Unidades MEKO y los submarinos TR 1700 contarían con sistemas para procesar, almacenar y comparar firmas acústicas, no se justificaba la inversión propuesta por el COAN. Este mismo oficio disponía se intensificara la medición de registros de los submarinos clase "SALTA" y "OBERON" durante los ejercicios conjuntos con la Armada Brasileña.

k) A instancias de la ESCUADRILLA ANTISUBMARINA el SERVICIO DE HIDROGRAFIA NAVAL ha desarrollado un método de cálculo que permite, con ciertas limitaciones, la predicción de alcances acústicos pasivos para las frecuencias de interés.

l) En cuanto a la otra aeronave antisubmarina en servicio en la ARMADA, esta Comisión ha determinado que a partir de 1978 la Escuadrilla de Helicópteros H-3 ha requerido por oficio que se tomaran medidas tendientes a incrementar la eficacia del obsoleto sonar que posee o a reemplazarlo por otro más apto para operaciones antisubmarinas en aguas poco profundas. Si bien ninguna de estas medidas fué implementada, se ha constatado que durante el corriente año el Taller de Electrónica de Puerto Belgrano ha procurado medir el Número de Performance del Sonar AQS-13 y el Nivel de Ruido que generan los helicópteros.

m) Durante el mes de marzo de 1983 se realizó en el ámbito del Comando Naval un Seminario de Acústica Aplicada a la G.A.S., con participación de representantes del Comando Naval, del Comando de la Fuerza de Submarinos, del Comando de la Aviación Naval y del Servicio de Hidrografía Naval. Se ha considerado oportuno transcribir las conclusiones a que se arribó:

m.1) Existe una descoordinación de esfuerzos y de intercambio de información relacionada con el tema entre las Unidades y Organismos que entienden en la materia debido a la ausencia de una entidad centralizadora y rectora.

m.2) Existe un conocimiento poco uniforme y muy reducido sobre el tema debido, en gran parte, a la carencia de bibliografía adecuada y a la dispersión de la existente.

m.3) Se desconocen los parámetros acústicos de los sensores empleados por muchas Unidades lo cual impide una correcta evaluación de los métodos de Predicción de Alcances. Esto se debe a la inexistencia de instrumentos y facilidades necesarias para su medición.

///...4.-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 80

m.4) Existen grandes carencias en la formación y adiestramiento del personal por falta de simuladores adaptados a los sistemas y tecnología actual.

n) La experiencia acumulada por la ARMADA y la obtenida a traves del personal que ha efectuado cursos en el extranjero, indica que los conocimientos que permiten aprovechar de manera rápida y eficiente la información acústica que brinda el mar, son altamente clasificados por afectar a la seguridad nacional y por ende muy difíciles de obtener.

CONCLUSIONES:

1) Se aprecia que la ARMADA debería definir con mayor precisión y difundir en la medida de lo posible, las capacidades que desea adquirir en la ejecución de Operaciones Antisubmarinas Ofensivas y de Protección, para luego establecer las prioridades de las inversiones correspondientes.

2) Independientemente de la decisión que se adopte, se estima que resulta impostergable tomar medidas dentro del ámbito de la Institución tendientes a lograr la operación eficaz de los medios antisubmarinos ya incorporados.

3) Se aprecia que la decisión adoptada por el COMANDO DE OPERACIONES NAVALES a principios de 1981 de no autorizar una inversión comparativamente reducida no resultó acertada por cuanto demoró significativamente el acceso a conocimientos que resultaban vitales para el empleo eficaz de sistemas antisubmarinos que ya se hallaban en servicio en ese momento.

DOCFUARA - Art. 121.-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO N° 81

OPERACIONES DE ATAQUE SUE

a) Tal como se mencionara al analizar la fase III, al iniciarse el conflicto los aviones SUPER ETENDARD se hallaban en pleno alistamiento y se disponía de solo 5 aviones que habían arribado al país en noviembre de 1981. La apreciación inicial era que se requerirían 2 años para desarrollar todas sus capacidades operativas (ataque antisuperficie con misiles EXOCET AM-39 y con bombas y combate aéreo con misiles MAGIC 550 y cañones de 30 mm.).

b) El 30 de marzo la Escuadrilla recibió la orden de desarrollar su capacidad más significativa: ataques antisuperficie con misiles AM-39. Esta tarea fué cumplida con llamativa celeridad por cuanto tan solo 34 días después se llevó a cabo la primera misión exitosa de ese tipo.

c) No fué posible desarrollar las capacidades de ataque con bombas ni contraaérea debido a la interrupción del apoyo técnico y suministro de equipos y repuestos por parte del fabricante a partir del 2 de abril y a la conveniencia de emplear el poco tiempo disponible en adquirir la capacidad más importante.

d) El Plan de Operaciones de la FT 80 establecía que el objetivo táctico de los ataques con SUE consistía en NEUTRALIZAR en orden de prioridad a: portaaviones, portahelicópteros, transporte de tropas y unidades misilísticas enemigas. Ese Plan establecía además que dado el escaso número de misiles AM-39 que se disponía, se reservaría el empleo de los mismos para aquellas unidades que representaran una amenaza real para las fuerzas propias o cuya posición o importancia las definieran como blancos rentables.

CONCLUSION:

Teniendo en cuenta las capacidades operativas que pudieron alcanzar los aviones SUPER ETENDARD se aprecia que el Concepto de la Operación que adoptó para los mismos el Comando de la FT 80 resultó ser el que mejor se adecuó a las circunstancias.

PROFUARA 2 - Art. 1.1.16; 2.2.08; 2.2.09 y 2.2.11.-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 82

a) Durante las ejercitaciones realizadas en el mes de abril se comprobó que el D-2 detectaba a los aviones SUE a 18 Mn del buque durante el giro de escape posterior al lanzamiento. Cabe aclarar que el buque conocía el sector de aproximación y la hora a que se iba a producir el ataque.

b) Teniendo en cuenta que el enemigo poseía radares de Alarma Aérea Temprana y Tácticos de Superficie y Aéreos de performances similares a los que equipaban a nuestros DD Clase "HERCULES", se diagramaron los perfiles de ataque de manera que los aviones atacantes se aproximaran a menos de 100 pies de altura a partir de las 125 Mn del blanco, a fin de evitar ser detectados.

A 55 Mn del blanco aproximadamente ascendían a 2000 pies y emitían con el radar a fin de localizarlo. De no lograrlo intentaban nuevamente a las 40 Mn y si tampoco en esa oportunidad obtenían ecos, continuaban la aproximación hasta las 20 Mn. Si a esa distancia no se lograba el contacto radar necesario para lanzar, la misión se cancelaba.

c) Se estableció que en todos los casos la unidad mínima para atacar sería una Sección de 2 aviones a fin de proveer el apoyo mutuo y asegurar una mejor información radar para el lanzamiento y una mayor probabilidad de impacto al lanzar 2 misiles.

A fin de explotar al máximo el factor sorpresa se previó que los puntos de reabastecimiento de combustible permitieran que la aproximación final al blanco no coincidiera con la dirección más probable de la amenaza que suponía el enemigo y que se mantuviera un estricto silencio electrónico hasta concretar el ataque.

d) Las tácticas empleadas se basaron en la muy alta probabilidad de detectar a los blancos medianos que se hallaran dentro de las 35 Mn de los puntos de emisión radar previstos, comprobada en las ejercitaciones previas.

Se tuvo en cuenta además que la sorpresa de los ataques podría verse favorecida por no contar el enemigo con aviones DAT. Prueba de la falta de preaviso que tuvo fué la inexistencia de oposición contraaérea o antiaérea.

e) Las graduaciones introducidas a los misiles fueron:

- Altura de Vuelo: Media
- Distancia de Apertura de Ventana: Grande.
- Aréa Barrida por Radar del Misil: Grande.
- Espoleta de Proximidad: Inhibida.

Estas graduaciones se hicieron según la información que se pudo obtener en Francia poco después del 2 de abril de 1982.

///...2.-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 83

CONCLUSION:

A la luz de lo acontecido y teniendo en cuenta la situación táctica conformada, se aprecia que los procedimientos de ataque empleados por los aviones SUE respondieron a las prescripciones doctrinarias establecidas y confirmaron plenamente la vigencia de los principios generales que rigen las Operaciones Aéreas de Ataque contra blancos navales (sorpresa, capacidad de las armas y empleo del engaño táctico).

PROFUARA 2 - Art. 2.2.08 - 2.2.11.-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 84

a) El día 1º de mayo se ordenó un ataque de una Sección de SUE a blancos de superficie detectados al E de PUERTO ARGENTINO. La misión debió ser anulada por fallas en el sistema de combustible y de armamento de un avión. Posteriormente se planificó otra salida para ese mismo día que no pudo ser efectuada por falta de avión tanque.

b) La segunda misión fué llevada a cabo el 4 de mayo cuando se ordenó que una sección atacara a un blanco detectado por un SP-2H. La posición fué reactualizada por el explorador a las 0843. A las 0946 despegaron dos SUE de RIO GRANDE reabasteciéndose en la pierna de ida y poco después de las 1030 recibieron la última información acerca de la posición del contacto dada por el SP-2H.
En la aproximación al blanco emitieron a unas 39 Mn previo ascenso a 2.500 pies sin obtener contacto; a 25 Mn. lo hicieron nuevamente. Ambos tuvieron un contacto chico en la proa y, además, 30° a la derecha el líder obtuvo un grande y el numeral por su parte registró un contacto grande y dos medianos.
Los dos SUE giraron hacia el grande y lo adquirieron en sus radares; el líder lanzó a unas 23/24 Mn. y un instante después lo hizo el numeral. El escape se produjo en vuelo rasante hasta alejarse unas 180 MN.
Esta acción provocó el posterior hundimiento del Destructor "SHEFFIELD".

c) El 23 de mayo se dispuso un nuevo ataque a un blanco que se suponía podría ser un portaaviones por la aparición y desaparición de contactos aire en la pantalla del radar MALVINAS. Durante la aproximación se cumplió con el procedimiento de búsqueda radar previsto sin que se localizara algún contacto por lo que a unas 20 Mn. de la posición supuesta ambos aviones emprendieron el regreso.

d) Basado en información similar a la del día 23 se ordenó el 25 la salida de una sección. Se efectuó reabastecimiento de combustible en vuelo a la ida y en la pierna de regreso. Recién en la segunda emisión radar hecha a 39 Mn. obtuvieron tres contactos (2 medianos y 1 chico) estando los dos mayores muy próximos.
Los dos radares quedaron enganchados sobre el eco mayor y a unas 25 Mn se produjo el lanzamiento de los misiles, que según se comprobó después hicieron impacto sobre el portacontenedores "ATLANTIC CONVEYOR".

e) El día 30 de mayo se dispuso otra misión con el misil que quedaba contra lo que se suponía podría ser un portaaviones. La orden impartida establecía que el Grupo de Ataque estaría constituído además por 4 A4C de FAA y que el líder de los SUE ejercería el Comando del mismo.
Durante la maniobra de reaprovisionamiento de combustible en vuelo el KC-130 transmitió en VHF a los A4C para facilitar la reunión. Tras tres emisiones radar con ecos coincidentes, el SUE líder lanzó a unas 17 Mn, dando a su vez la posición del blanco (un grande y un mediano) a los A4C que se fueron tras el misil.

.../// 2.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO N° 85

Los dos pilotos de los A4C que sobrevivieron coincidieron en afirmar que poco después de separarse de los SUE vieron la explosión de los otros dos A4C presumiblemente por la acción de misiles aire-superficie; que mientras lo tuvieron a la vista apreciaron un comportamiento normal del misil AM-39 y que asegu raban haberlo visto impactar sobre lo que describieron como el portaaviones "INVINCIBLE" y cuya descripción concuerda con las características del mismo.
Manifestaron haber lanzado sus bombas, aunque sólo uno de ellos pudo hacer buena puntería y no avistaron aviones enemigos.

f) De las cinco misiones ordenadas, tres de ellas concluyeron con el lanzamiento efectivo de los 5 misiles AM-39 asignados, que provocaron el hundimiento de dos unidades enemigas.

g) Desde la iniciación del conflicto la ARMADA realizó ingentes es fuerzos para obtener más misiles EXOCET AM-39. Hasta casi la fi nalización del mismo se mantuvieron elevadas expectativas de lo grarlo, aún cuando el Personal Superior que integraba la Sub Co misión respectiva en Francia manifestó al ser entrevistado que nunca habían albergado optimismo al respecto, dadas las presio nes ejercidas por Gran Bretaña.

h) El 26 de mayo se ordenó el repliegue a ESPORA de una sección de SUE pues sólo quedaba un misil disponible y como medida de seguridad ante posibles acciones de grupos comando contra la BASE AERONAVAL RIO GRANDE (ya había aparecido el helicóptero inglés incendiado en proximidades de PUNTA ARENAS).
La tarea asignada fué comenzar el adiestramiento en ataques mi silísticos nocturno. (Esta capacidad fué finalmente alcanzada el 23 de junio, es decir 9 días después de la finalización del con flicto).

i) El arribo inminente que se preveía de los A4 adquiridos y la convocatoria de 7 ex-pilotos de esa Escuadrilla para reforzar a las tripulaciones disponibles, hicieron que no se pensara en alistar a los SUE para lanzar bombas (capacidad aún no lograda en la actualidad - octubre 1983), reservándolos para emplearlos en su capacidad más relevante.

j) El 1º de junio los dos SUE que quedaban en RIO GRANDE fueron replegados a ESPORA para incorporarse al adiestramiento en tác ticas misilísticas nocturnas.

k) El día 13 de junio el CTOAS ordenó destacar una sección de SUE a RIO GRANDE para cumplir tareas de guiado de aviones de ataque contra blancos de superficie. Esa orden fué anulada al día si- guiente tras la caída de PUERTO ARGENTINO.

85

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 86

CONCLUSIONES:

A la luz de los resultados obtenidos:

1) Se confirma la vigencia de los principios invocados por la doctrina para el planeamiento de Operaciones Aéreas de Ataque.

2) Tal como se comprobó en la práctica, para reducir la criticidad del factor localización de blancos navales por parte de las subagrupaciones aeronavales de ataque, es necesario disponer de aviones de exploración que puedan guiar a aquellas hasta el blanco.

3) Se aprecia que la falta de adiestramiento conjunto y la inobservancia del silencio electrónico indispensable para lograr la sorpresa por parte del avión reabastecedor, hicieron que la misión en la cual participaron aeronaves de la FAA adquiriera rasgos de inaceptabilidad.

4) Le cabe similar concepto a la intención no concretada por otros motivos de destacar a RIO GRANDE a una Sección de SUE para guiado de aviones de ataque, desestimando su capacidad operativa básica.

5) Ante la posibilidad de que se hubiese, podido conseguir más misiles AM-39 y la poco probable adquisición de la capacidad operativa para lanzamiento de bombas - hasta hoy no lograda -; se considera acertada la decisión de reservar a los SUE para emplearlos en ataques antisuperficie con misiles.

PROFUARA 2: Arts. 2.2.08 - 2.2.09 - 2.2.11.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 87

a) La doctrina destaca la particular importancia del factor sorpresa como principio básico en las Operaciones Aéreas de Ataque contra blancos navales en el mar.

Tal como se mencionó, este factor se vió considerablemente degradado en misiones conjuntas con aeronaves de la FAA por las diferencias de procedimientos tácticos y criterios de empleo, particularmente en lo que hace a la disciplina en las comunicaciones.

b) Ya se había señalado durante el análisis de la fase anterior las profundas diferencias de criterio existente entre la FAA y la ARMADA en cuanto a competencia en sus responsabilidades primarias y al empleo de los medios de la FAA para satisfacer sus requerimientos y lograr sus objetivos y no los del Comando del Teatro. A ello se agregaba la modalidad distinta de ataque empleada por la FAA con respecto a lo asesorado por la ARMADA para batir blancos navales (aproximación y altura de lanzamiento, tipo de bomba y cola a emplear, graduación de espoleta, etc) que hacía dudar de su efectividad por el balance entre el daño real ocasionado al enemigo y las pérdidas propias sufridas.

c) Ello motivó que inicialmente la ARMADA se opusiera al requerimiento de la FAA de realizar un ataque conjunto (SUE y A-4C) por considerarlo inaceptable. El COFAS insistió llegando a insinuar que no asignaría el KC-130 tanquero que resultaba imprescindible para la operación de los SUE. Finalmente el CTOAS ordenó que la misión del día 30 de mayo se cumpliera en forma conjunta con 4 aviones A4C de la FAA. Ese ataque había sido previsto para el día 28 y luego pospuesto para el 29 por no disponerse de avión reabastecedor.

CONCLUSION:

"Se aprecia que lo expresado confirma el carácter político que primó en el accionar de la FAA para satisfacer sus propios objetivos. Muestra además su no sujeción al Principio Militar Fundamental y al de adecuación de los medios o los fines y vulnera el principio del objetivo y todos aquellos que rigen la acción militar conjunta.

PROFUARA 2 - Art. 2.2.11.-

DOCTRINA BASICA PARA LA ACCION CONJUNTA DE LAS FF.AA - Arts. 30; 90 y 141.-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 88

a) Se aprecia que las tripulaciones de las unidades de superficie británicas que fueron atacadas con misiles EXOCET AM-39 y sus superiores en la cadena de comando, son quienes pueden saber con certeza lo ocurrido en cada lanzamiento.

No obstante en virtud de las versiones dispares que circulan al respecto, generalmente provenientes de fuentes extranjeras interesadas, se ha considerado oportuno profundizar un poco más en el análisis del tema. A tal fin ha resultado imprescindible recurir a aquellas publicaciones foráneas que ofrecen mayor confiabilidad.

b) Misiles cuya cabeza de combate no explotó: La DIRECCION DE ARMAS NANAVALES ha hecho un estudio sobre este asunto que luego fué elevado por la JEFATURA DE INTELIGENCIA DEL EMGA al Señor JEFE DEL ESTADO MAYOR DE LA ARMADA, COMANDO DE OPERACIONES NAVALES, JEFATURA DE OPERACIONES (EMGA) y al Señor Presidente de esta Comisión.

En el mismo se explican las razones por las cuales resulta altamente improbable que las cargas explosivas de los misiles no hayan explotado. Algunas de ellas son:

b.1) La primera información hecha pública adjudicada al Comandante del DD "SHEFFIELD", señalaba que el misil había explotado.

b.2) El mecanismo de la espoleta es sencillo y no requiere ninguna graduación previa al lanzamiento.

b.3) Desde su fabricación el explosivo no tarda más de 6 meses en ser integrado a la munición. Su vida útil es de diez años, lo que permitiría descartar las posibles fallas por vejez.

b.4) En todos los lanzamientos de ejercicio, sin cabeza de combate, el misil atravesó de lado a lado el casco de los blancos, cosa que no ocurrió en estos casos.

b.5) El misil no está diseñado para hundir un buque de 4.000 Tns., por lo que es probable que los hundimientos del "SHEFFIELD" y del "ATLANTIC CONVEYOR" se hayan debido a los incendios provocados por el impacto de los mismos.

b.6) El que impactó en el "SHEFFIELD" habría explotado en un compartimento grande, por lo cual las evidencias externas de la explosión, resultaron comparativamente poco significativas.

c) Número de misiles que hicieron blanco en el "ATLANTIC CONVEYOR": El informe presentado al Parlamento británico por el Secretario de Defensa inglés durante el conflicto reconocía que el "ATLANTIC CONVEYOR" fué impactado por 2 misiles.

d) Blanco atacado el día 30 de mayo: Varias publicaciones señalaron que el blanco atacado el 30 de mayo fué el "ATLANTIC CONVEYOR" que aún permanecía a flote, y no el portaaviones "INVINCIBLE". El informe producido por el Comandante de la FT enemiga determinó que el portacontenedores de marras se hundió el 28 de mayo.

///...2.-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO N° 89

Por otra parte, al ser interrogados por separado los 2 pilotos de la FAA que llegaron al blanco, describieron a éste con características coincidentes con las del portaaviones mencionado.

e) De lo analizado se puede deducir que:

e.1) Existe la certeza que tres de los cinco misiles EXOCET AM-39 lanzados hicieron impacto en buques enemigos, provocando el hundimiento del Destructor Clase 42 "SHEFFIELD" (4.100 Tns.) y del Portacontenedores "ATLANTIC CONVEYOR" (18.500 Tns.).

e.2) Las Operaciones Aéreas Navales de Ataque Antisuperficie con misiles llevadas a cabo por los aviones SUPER ETENDARD provocaron el hundimiento de la tercera parte de los 6 buques que perdió el enemigo. En términos de tonelaje equivalente a 22.600 de las 38.874 toneladas que dichas pérdidas significaron. Estos resultados fueron logrados sin que se registraran pérdidas propias y sin cobertura aérea de ninguna naturaleza.

e.3) Resulta altamente probable que todas las cabezas de combate de los tres misiles que hicieron blanco hayan explotado.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO N° 90

Convendría analizar ahora cuál fué el posible destino de los dos misiles de cuyos impactos no se tiene certeza. Ellos son el lanzado el 30 de mayo contra el probable "INVINCIBLE" y uno de los dos empleados durante el ataque del 4 de mayo al "SHEFFIELD".

a) Posibilidad de que hayan sido desviados por el enemigo:

Para poder intentar medidas contra misiles del tipo AM-39 con ciertas probabilidades de éxito, es muy importante conocer con la mayor antelación y precisión posibles el azimut desde el cual será lanzado el misil.

Se considera poco probable, pero factible al fin, que el enemigo haya podido infiltrar comandos en el continente en algún momento del conflicto, con capacidad para detectar e informar el despegue de algunas de las misiones de los SUE.

En el caso del "SHEFFIELD" el ataque se produjo desde el W aproximadamente, o sea una dirección que el enemigo debe haber considerado como de amenaza más probable. Contrariamente, el ataque al supuesto "INVINCIBLE" se lanzó desde el SSE.

En los casos que se analizan, los ascensos para hacer las últimas emisiones radar se efectuaron a 32 Mn del blanco durante el ataque al "SHEFFIELD" y a 25 Mn en el caso "INVINCIBLE". En ambos casos se ascendió a unos 600 pies de altura y la maniobra de ascender, emitir y volver a 80 pies de altura no demandaba más de un minuto. Los lanzamientos se efectuaron a 24 y 17 Mn del blanco y a 400 pies de altura.

Se considera importante recalcar el escasísimo preaviso de que dispone la defensa antimisil para actuar cuando no cuenta con Detección Aérea Temprana ya que el tiempo entre las últimas emisiones radar del avión y el impacto de los misiles calculado es de aproximadamente 2,7 y 3,5 minutos. El tiempo entre lanzamientos e impactos es de 1,7 y 2,5 minutos, mientras que el lapso entre la iniciación de las emisiones radar del misil y el impacto es de 50 segundos para ambos casos.

En todos los ataques se dieron las siguientes circunstancias:

a.1) Los radares de los aviones no fueron interferidos.

a.2) Las señales recibidas por los equipos de alarma radar de los SUE no indicaron que hubieran sido enganchados por radares de control tiro. Conviene aclarar que tales equipos no son activados por los radares 965 de alarma aérea temparana.

a.3) Nunca fueron avistados aviones interceptores enemigos lo cual indicaría que el enemigo no contó con el preaviso suficiente para destacarlos a tiempo.

Durante la operación "SHEFFIELD" el avión SP-2H que exploró en contacto obtuvo el primer contacto radar a las 0710. Recien después de su propia emisión el explorador recibió una "joroba" en sus equipos MAE, con características propias de radar 965. Posteriormente obtuvo tres contactos y recibió simultánemanete emisiones radar en su equipo MAE, lo cual indicaba que algún radar enemigo emitía, aparentemente, en forma contínua. Se recuerda que el lanzamiento se efectuó a las 1100 horas.

///...2.-

90

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO N° 91

Versiones periodísticas señalaron que en el momento del ataque el "SHEFFIELD" no emitía con sus radares ni operaba con sus equipos MAE debido a que estaba empleando el sistema SCOT de comunicaciones satelitarias. Esto implicaría que era otro el buque que emitía.

Es lógico pensar que el enemigo haya estado menos prevenido contra ataques con EXOCET antes del primer lanzamiento que durante los subsiguientes.

Se sabe que los DDs Clase 42 británicos poseían el sistema lanza "chaff" CORVUS. Este sistema no está automatizado y no estaría capacitado para emplear el efecto centroide del "chaff". No obstante está capacitado para desplegar señales dentro del área barrida por el radar del misil antes de que éste adquiera el blanco. Por otra parte es posible que otros buques británicos hayan estados equipados con sistemas modernos y eficaces.

Se estima que es posible que el enemigo haya empleado helicópteros para seducir al autodirector del misil mediante "jamming". Sin embargo cabe acotar que este procedimiento requiere un preaviso mayor del que aparentemente dispuso el enemigo o un número significativo de helicópteros en el aire, durante períodos prolongados de tiempo, además del conocimiento del azimut de lanzamiento y de ciertas coordinaciones tácticas tendientes a impedir que el misil seducido haga impacto sobre otro blanco.

En el Agregado N° 2 al oficio JEIN,OC9.15N°99-4/83"C" referido al funcionamiento de los misiles EXOCET, se transcriben comentarios sobre los lanzamientos de AM-39 provenientes en apariencia de la Armada Francesa que incluyen gráficos con las formaciones de los buques enemigos durante los ataques al "SHEFFIELD", "ATLANTIC CONVEYOR" y al "INVINCIBLE".

Se considera que esa información no es del todo correcta ya que por ejemplo se dice que el Destructor inglés "GLASGOW" habría detectado 2 aviones al azimut 320° y a 30 MN. Teniendo en cuenta la posición asignada a dicho DD en el cróquis y que a partir de las 32 MN del blanco el rumbo de los 2 SUE fué 100°, lo que concuerda con la dirección graficada de los misiles lanzados, el azimut de detección debería haber sido aproximadamente 260° y no 320°.

Se señala además que a las 11.11 horas (huso +3) se detectaron 2 ecos rápidos a 18.000 mts..Considerando que el lanzamiento de los misiles se produjo a las 11.00 horas, el o los impactos deberían haberse producido a las 11.04 horas.

En el caso del "ATLANTIC CONVEYOR" se indica que los impactos se produjeron a las 16.30 horas, cuando en realidad los lanzamientos se produjeron a las 16.32 horas. Dado el sector de aproximación de los SUE el azimut al cual los buques enemigos habrían detectado a las aeronaves resulta coherente.

En ningún caso las formaciones graficadas coinciden con lo detectado por los radares de los SUE y en el caso "SHEFFIELD", por el del SP-2H explorador.

///...3.-

91

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO N 92

b) Posibilidad de que los misiles hayan adquirido blancos distintos a los seleccionados:

Todos los misiles fueron lanzados con las graduaciones correspondientes a distancia de apertura de ventana grande y área barrida por el radar del misil: Grande. Esto significa que la superficie de mar explorada por el radar de los misiles fué de aproximadamente 5,4 Mn de largo por 6,5 Mn de ancho centrada en la posición del blanco seleccionado.

Durante el ataque al "SHEFFIELD" el SP-2H que exploraba en contacto obtuvo a las 08.43 y 10.30 horas, sendos contactos radar sobre 1 grande y 2 medianos muy próximos entre sí, que estaban separados unas 2Mn. Luego a las 10.57 horas uno de los SUE obtuvo un contacto radar de 1 grande y 2 medianos muy cercanos entre sí.

Durante los ataques al "SHEFFIELD", "ATLANTIC CONVEYOR" e "INVINCIBLE, se seleccionaron como blancos los ecos más grandes de un grupo de 2 ó 3 contactos. Resulta importante destacar que las distancias que separaban a dichos contactos eran lo suficiente reducidas como para permitir que quedaran encuadrados dentro de la superficie barrida por el radar de los misiles.

Es oportuno recordar que los 2 pilotos de la FAA que llegaron sobre el blanco durante el ataque al "INVINCIBLE" apreciaron que el misil había hecho impacto en el portaaviones dado que advirtieron que del mismo salía una columna de humo negro.

Según informaciones periodísticas británicas el "INVINCIBLE" arribó al Reino Unido recién (el 17 de setiembre). Esto significa que habría demorado su retorno unos 2 meses , después del arribo a la zona de MALVINAS del "ILLUSTRIOUS" (julio de 1982).

Por otra parte, si bien el impacto de un AM-39 puede no causar daños de envergadura, se opina que no resultaría fácil al enemigo ocultar un hecho de esa naturaleza a su opinión pública.

c) Consideraciones sobre la operación del Sistema AM-39 y equipos asociados:

Las pruebas en banco a que son sometidos los misiles, sumadas a las exhaustivas verificaciones que se practican sobre los componentes instalados en los aviones antes de cada lanzamiento, le confieren al sistema un alto grado de confiabilidad.

Según las Tablas de Operación, las condiciones de lanzamiento del ataque al "SHEFFIELD" (distancia y velocidad de lanzamiento y modo de operación del radar) otorgarían una probabilidad de enganche del autodirector del misil sobre el blanco del 92,5%.

///...4.-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 93

La experiencia acumulada durante el conflicto y después de la finalización del mismo confirman las muy buenas performances del radar AGAVE de los SUE.

La graduación de valores grandes para los parámetros: área barrida por el radar del misil y distancia de apertura de ventana contribuye a aumentar el riesgo de que el misil se enganche en un blanco distinto al seleccionado. Sin embargo las instrucciones proporcionadas por el fabricante señalan que solo se deben emplear "ventanas" chicas", (mayor discriminación de blancos) cuando se tiene la certeza de que éstos permanecerán prácticamente inmóviles. O sea que dichas instrucciones tienden a obtener una alta probabilidad de lograr un impacto aún a riesgo de neutralizar a un blanco distinto al seleccionado en los casos de contactos próximos entre sí.

d) De lo expresado se deduce que:

d.1) Con la información reunida hasta el presente no resulta posible arribar a conclusiones razonablemente precisas acerca de la suerte corrida por los misiles en cuestión.

d.2) Es factible que el enemigo haya detectado a los aviones atacantes, por medio de sus radares y/o equipos MAE, cuando éstos ascendían para emitir con sus radares o para los lanzamientos.

d.3) En virtud de lo mencionado no se puede descartar que las fuerzas británicas hayan logrado desviar los misiles aunque ello se considera poco probable en virtud del muy escaso preaviso de que dispusieron para ensayar medidas anti-misil eficaces.

d.4) Es posible que los misiles hayan adquirido blancos diferentes a los seleccionados y que hayan hecho impacto en otras unidades de superficie no mencionadas por el enemigo.

d.5) Es probable que el misil lanzado el 30 de mayo haya impactado en el portaaviones "INVINCIBLE", causando daños que pudieron ser reparados antes de su retorno al Reino Unido.

d.6) No debe descartarse la posibilidad de que el segundo misil lanzado el 4 de mayo también haya hecho blanco en el Destructor "SHEFFIELD".

d.7) Aunque parece poco probable, existe la posibilidad de que algún misil haya experimentado alguna falla.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 94

REABASTECIMIENTO EN VUELO

a) Todas las misiones de ataque efectuadas por los aviones SUE requirieron reabastecimiento en vuelo de aeronaves KC-130 de la FUERZA AEREA ARGENTINA.

b) El informe de la Escuadrilla señala los inconvenientes con que tropezó para tales maniobras por la prioridad que la FUERZA AEREA ARGENTINA le asignaba al requerimiento, las demoras que se registraron (llegaron a causar la anulación de una salida) y las indiscreciones en los procedimientos de comunicaciones que podrían haber comprometido el éxito de las operaciones.

CONCLUSION:

"Se aprecia que la carencia de aviones reabastecedores propios para posibilitar la ejecución de operaciones Aéreas Navales de Ataque, constituyó una seria limitación que privó a la ARMADA de la adecuada libertad de acción subordinándola a la FUERZA AEREA ARGENTINA".

DOCTRINA BASICA PARA LA ACCION CONJUNTA DE LAS FF.AA. - Art. 90 d) y Cap. II.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO N° 95

OPERACIONES DE ATAQUE A4Q (G.A.E.)

a) Entre el 25 de abril y el 9 de mayo embarcaron en el Portaaviones 8 aviones A4Q y 12 Pilotos. Cinco de los aviones fueron configurados para ataques antisuperficie, dos como interceptores listos en cubierta (ILC) y uno como tanquero.

b) Después de haber detectado a la F.T. enemiga el 1° de mayo a 1513 horas, el C.F.T. 79 había decidido acercarse para lanzar un ataque con 6 A4Q durante las primeras luces del 2 de mayo. El escaso viento imperante en la zona hacía que cada avión pudiera llevar solo 2 bombas de 500 lbs., con un radio de acción de 140 Mn y un perfil obligado BAJO-BAJO dada la distancia a la F.T. enemiga.

   Se pensó emplear solo 6 de los 8 aviones disponibles para el ataque a fin de mantener 1 avión tanquero ya que se trabajaría sin alternativa y 1 avión en ILC.

   El G.T. enemigo se encontraba a 120 Mn de MALVINAS es decir no estaba aferrado a un desembarco en las Islas, circunstancia que fué informada por COATLANSUR.

c) El Comando de la F.T.79 había calculado que probablemente sólo 2 de los aviones atacantes llegarían a lanzar sus 2 bombas, teniendo en cuenta las defensas antiaéreas y contraaéreas con que contaba el enemigo. Se estima que tal juicio basado en cálculos teóricos y apreciaciones resultó acertado.

d) A 0145 horas del día 2 el C.F.T. 79 decidió no lanzar el ataque por considerarlo inaceptable, dadas las limitaciones en el armamento que podrían portar los aviones por las condiciones del viento reinante. Previamente la F.T. 79 había detectado la presencia de un avión enemigo que se mantuvo a distancia suponiéndose que se trataba de un Harrier en tareas de información.

CONCLUSION:

1) Se considera acertada la decisión del Comando de la F.T. 79 de anular el ataque aéreo previsto dado que no se cumplían los principios generales que rigen estas operaciones (sorpresa, concentración suficiente de las armas y capacidad de reducir la eficacia antiaérea y contraaérea enemiga) y fundamentalmente por el escaso daño que se podría haber infligido al enemigo dadas las limitaciones que imponían las circunstancias descriptas.

PROFUARA 2. Art. 2.2.07; 2.2.09 y 2.2.11.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 96

OPERACIONES DE ATAQUE A4Q (G.T.80.3)

a) Es conveniente aclarar que el análisis de estas operaciones de ataque se ha hecho en buena medida, teniendo en cuenta la información proveniente de fuentes británicas y de otros países. En tal sentido se han tomado en consideración solo aquellas publicaciones que impresionan como las más confiables en razón de que su contenido ha podido ser verificado total o parcialmente por fuentes propias. Además ha resultado necesario incursionar en las operaciones de ataque llevadas a cabo por la FUERZA AEREA ARGENTINA, aunque al no disponer de información oficial, solo se ha considerado aquella que pudo ser constatada.

b) Tras disolverse el G.A.E. el 9 de mayo, los 8 aviones A4Q se incorporaron al G.T. 80.3 y fueron destacados para operar desde la BASE AERONAVAL RIO GRANDE.

Las misiones fueron ordenadas por el Comando de dicho G.T. que tenía su asiento en la BASE AERONAVAL COMANDANTE ESPORA.

c) Las misiones de ataque cumplidas contra blancos navales fueron las siguientes:

c.1) 21 de mayo; por la mañana salieron 6 A4Q para atacar a unidades navales enemigas en el Estrecho de San Carlos. Por fallas en el sistema de navegación VLF-OMEGA, malas condiciones meteorológicas y total desconocimiento de la zona de operaciones, los aviones no llegaron al blanco.

c.2) 21 de mayo; por la tarde salieron 6 A4Q, 2 secciones de 3 aviones, para atacar a buques enemigos próximos a Puerto San Carlos. A 15,15 horas la primera sección atacó a una Fragata tipo 21 en la Bahía de Ruiz Puente . Fueron lanzadas 8 bombas de 500 lbs. con cola retardada, en reguero, desde 300' de altura. El múmeral 3 vió 2 impactos directos en la zona de popa del blanco. Tras completar el ataque 2 aviones fueron derribados por SEA HARRIER, el tercero por AA del buque. Dos pilotos se eyectaron y fueron recuperados. El tercero falleció al explotar el avión aparetemente por acción del fuego de los cañones de 30 mm de un Sea Harrier enemigo.

A 15,30 horas la segunda sección atacó a otra Fragata 21 frente a la entrada a Puerto San Carlos. Se lanzaron 11 bombas de 500 lbs. y se verificó que los 2 primeros regueros horquillaron al blanco pero no se observaron impactos directos. Los 3 aviones regresaron a RIO GRANDE sin inconvenientes.

c.3) 23 de mayo, salió una división de 4 A4Q para atacar a buques ingleses en el Puerto San Carlos. Un avión debió regresar al fallar el sistema de reaprovisionamiento de combustible.

A 14,05 horas los 3 aviones restantes se dividieron para atacar a tres buques enemigos situados muy próximos entre sí en el interior de Puerto San Carlos. Estos buques fueron identificados como: 1 DD Clase Country, 1 FF Clase 21 y 1 Transporte.

///...2.-

96

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO N° 97

Se lanzaron 4 bombas de 500 lbs. contra el Clase County y 3 contra la Clase 21. El tercer avión no lanzó al fallar el sistema de armamento. Por atacar en abanico no se observaron los lanzamientos.

El avión que no lanzó tampoco pudo desprenderse del armamento durante el regreso y al aterrizar en RIO GRANDE con viento de través y pista mojada, se fué de la misma. El piloto eyectó y por fallas del sistema, el asiento impactó contra el suelo causando su muerte.-

d) A raíz de las acciones citadas quedaron solo 4 aviones A4Q. De ellos 2 quedaron fuera de servicio por disponerse de solo 2 cohetes impulsores de asiento eyectable que no estaban vencidos.

e) Se efectuaron 6 salidas: 2 el día 8, 2 el 9 y 2 el 12 de junio, para atacar a blancos terrestres en las Islas. El 8 de junio se lanzaron 5 bombas de 500 lbs. contra una instalación ubicada en una isla próxima a la de Borbón.

El 9 de junio salieron 2 aviones para atacar a un Buque de Desembarco enemigo varado en Bahía Agradable. La misión fué cancelada por presencia de PACs sobre el blanco.

El 12 de junio la misión consistió en atacar a un emplazamiento de artillería situado en proximidades de Puerto Argentino. Este ataque fué cancelado por las mismas razones del anterior.

f) Se llevaron también a cabo 8 salidas más entre los días 26 y 28 de mayo para efectuar misiones de reconocimiento armado sin que se encontraran blancos ni se registraran pérdidas propias.

g) La síntesis de las operaciones de ataque llevadas a cabo por los aviones A4Q mientras operaron desde la BASE AERONAVAL RIO GRANDE puede resumirse así:

1)	Total de salidas:	30	
2)	Salidas en que no se hallaron los blancos asignados	6	(20%)
3)	Salidas en que no se cumplió la misión por oposición enemiga sobre el blanco	4	(13,3%)
4)	Salidas en que la meteorología impidió cumplir la misión	2	(6,7%)
5)	Salidas anuladas por fallas	3	(10%)
6)	Salidas en las cuales se cumplió la misión asignada	15	(50%)
7)	Salidas para ataques a blancos navales	16	
8)	Aviones que llegaron a posiciones de lanzamiento	9	(56,3%)
9)	Aviones que lanzaron	8	(50%)
10)	Fallas en sistemas de armas	1	(6,3%)

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 98

11) Aviones propios derribados por defensa contraaérea 2

12) Aviones derribados por defensa antiaérea 1

h) La eficacia de los ataques queda reflejada a través de lo siguiente:

1)	Blancos navales atacados	4	
2)	Bombas lanzadas sobre ellos	26	
3)	Impactos observados	2	(7,7%)
4)	Bombas cuya explosión fué constatada	23	(88,4%)

i) Los daños producidos al enemigo fueron:

1) Hundimiento de la Fragata Clase 21 "ARDENT" (3250 Toneladas) por el impacto directo de dos bombas de 500 lbs.. Se presume que este buque había resultado averiado previamente por ataques de la FAA.

2) Hundimiento de la Fragata Clase 21 "ANTELOPE" al explotar una bomba mientras era desactivada. Esa bomba habría quedado alojada tras el ataque del día 23 de mayo. No se puede desechar la posibilidad de que la bomba en cuestión pueda haber sido lanzada por un avión de la FAA.

3) Probables averías causadas al Destructor "ANTRIM" (Clase Country) durante el ataque del día 23.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO N° 99

a) La publicación "DOCTRINA PARA LA ACCION CONJUNTA DE LAS FF.AA." establece que al desatarse un conflicto bélico el Comando Aéreo Estratégico (CAE) de la FAA retendrá bajo su jurisdicción a la masa de los medios aéreos de dicha Fuerza a fin de establecer la Superioridad Aérea. Una vez establecida esta situación dichos medios serán asignados a los Comandos de Teatro.

b) Durante el conflicto que se analiza el CAE asignó dicha tarea al Comando de la Fuerza Aérea Sur (COFAS). El 1° de mayo, o sea al iniciarse las acciones bélicas, el COFAS destacó aviones interceptores MIRAGE III con la misión de destruir aeronaves enemigas. Dos de ellos fueron abatidos por SEA HARRIER en combate aéreo. Trás este acaecimiento, en muy pocas oportunidades se ordenaron salidas de Cazas Interceptores con misiones Contraaéreas o de Escolta. Vale decir que, a pesar de los requerimientos que se formularon al COFAS, las operaciones aéreas de ataque casi nunca contaron con cobertura.

c) La acción contraaérea enemiga destruyó aproximadamente el 40% del total de aeronaves propias que fueron abatidas en vuelo.

Por otra parte, ninguno de los SEA HARRIER o HARRIER que perdió el enemigo fué a consecuencia de enfrentamientos con aeronaves propias.

d) El DICCIONARIO DE TERMINOLOGIA MILITAR CONJUNTA (PROYECTO) establece que la Superioridad Aérea se logra cuando la operación de los medios propios en el espacio aéreo en cuestión resulta aceptable en cuanto al costo y consecuentemente, produce pérdidas inaceptables a las aeronaves enemigas.

e) La ARMADA carecía de aeronaves con capacidad contraaérea puesto que:

e.1) En la configuración de ataque los A4Q no pueden llevar misiles aire-aire y los cañones de 20 mm. que los artillaban no aseguraban un funcionamiento confiable.

e.2) Los SUPER ETENDARD no tenían habilitado el sistema de misiles aire-aire MATRA 550.

e.3) Los medios destacados en MALVINAS (MC-33 y T34C) no estaban en capacidad para enfrentar al oponente con alguna probabilidad razonable de éxito.

///...2.-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO 100

f) Por su parte la capacidad contraaérea del enemigo sobre MALVINAS era manifiestamente superior a la que podría haber ejercido la FAA ya que:

f.1) Logró estacionar unidades de superficie con capacidad para controlar interceptaciones.

f.2) El avión SEA HARRIER poseía una capacidad de maniobra apreciablemente superior para el combate aéreo, especialmente por debajo de los 20.000 pies.

f.3) La performance del misil aire-aire británico era mucho mejor que la de los propios.

f.4) Las posiciones relativas favorables que adoptaron los portaaviones ingleses le permitía a sus aviones estar en estación mucho más tiempo que las aeronaves propias. Esto se vió notablemente acrecentado a partir del desembarco en SAN CARLOS por el asentamiento desarrollado en ese lugar.

CONCLUSIONES:

Se aprecia que:

1) La eficacia de las operaciones de ataque aéreo propias se vió significativamente reducida en razón de no contar en momento alguno con la superioridad aérea que el enemigo ejerció a voluntad sobre MALVINAS.

2) No se cumplieron los principios generales que la doctrina recomienda para atacar blancos bien defendidos ya que la escasa disponibilidad de aviones impidió que se efectuaran barridos de caza previos y que se contara con escolta aérea.

3) La ARMADA debería analizar la conveniencia de incorporar aviones de caza si pretende conducir Operaciones Aeronavales de Ataque eficaces contra objetivos que cuenten con Defensa Aérea Activa.

4) Para que el enemigo ejerciera el dominio del espacio aéreo resultaron vitales los dos portaaviones y el control de las áreas marítimas que posibilitó su operación desde Posiciones Relativas Favorables.

PROFUARA 2 - Arts. 2.2.07.1; 2.2.08.4.4.5 y 2.2.12.1.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO N° 101

a) Según el Plan de Operaciones de la FT 80 el Objetivo Táctico Prioritario de las Operaciones Aeronavales de Ataque a realizar por los aviones A4Q desde el continente, consistía en NEUTRALIZAR a las unidades de superficie enemigas.

b) El PROFUARA 2 determina que "un ataque aéreo es una acción ofensiva contra un blanco o complejo de blancos perfectamente especificados, cuya ubicación e identidad general son conocidos. Señala además que el propósito de neutralizar debe ser siempre explícito en cuanto a qué capacidades enemigas pretenden ser afectadas y en qué grado".

c) El informe de la Escuadrilla señala que no se dispuso de una información razonablemente detallada acerca de los blancos y de los emplazamientos de defensa antiaérea montados por el enemigo en la zona de Puerto San Carlos después del desembarco que efectuó el 21 de mayo.

   Tras el avistaje de la Fuerza de Desembarco británica por parte de un MC-33 durante la mañana del día del desembarco, los pilotos de las aeronaves de ataque solo sabían que el objetivo estaba fuertemente defendido por lo que pudieron comprobar durante las primeras misiones.

d) La tarea impuesta a los aviones A4Q era atacar a buques ubicados en proximidades de Puerto San Carlos o en algún caso a las instalaciones establecidas en el mismo por el enemigo.

e) Cabe aclarar que las tripulaciones no habían sobrevolado anteriormente las Islas MALVINAS y desconocían sus características topográficas.

CONCLUSION:

"Se aprecia que la carencia de información de la Zona del Objetivo y de la naturaleza, ubicación, vulnerabilidad y protección de los blancos a batir, sumado al desconocimiento de las tripulaciones del área a sobrevolar atentó contra la eficacia de las misiones de ataque llevadas a cabo por los aviones A4Q. Por otra parte no se explicitó que capacidad del enemigo se deseaba anular y por cuanto tiempo".

PROFUARA 2 - Arts. 2.2.04.1; 2.2.07.2.2.; 2.2.08; 2.2.09.4 y 2.2.12.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 102

a) Tal como se señalara anteriormente, durante el conflicto del Atlántico Sur no se aplicó el principio de la Unidad de Comando promulgado en la publicación "DOCTRINA BASICA PARA LA ACCION CONJUNTA DE LAS FF.AA.". Cabe recordar que este principio establece que la imprescindible coordinación de las operaciones se concreta mucho más facilmente a través de la Unidad de Comando que por medio de la cooperación entre las distintas fuerzas.

b) En el plano de las operaciones de ataque aéreo, la circunstancia mencionada en el punto anterior se puso de relieve por el hecho de que no existió prácticamente ninguna coordinación entre las numerosas misiones de ataque llevadas a cabo por aviones de la FUERZA AEREA ARGENTINA dependientes del CAE y los ataques -menos numerosos - ejecutados desde RIO GRANDE por los A4Q navales.

c) Con respecto a la necesaria coordinación de los ataques aéreos el PROFUARA 2 determina que cuando se lleve a cabo una sucesión de ataques, o cuando existan varios blancos en el área del objetivo, el Comandante de la Fuerza designará un Coordinador Aéreo Táctico (CAT). Se detallan las funciones a cumplir por el CAT, todas ellas destinadas a lograr un mejor aprovechamiento del esfuerzo mediante la coordinación de las misiones.

d) Durante el conflicto se intentó coordinar los horarios sobre el blanco. La experiencia señala que ello resulta prácticamente imposible de lograr debido a las múltiples causas que pueden modificar el horario de despegue de los aviones. Resulta importante recalcar que demoras muy pequeñas - del orden del minuto - entre los arribos de los distintos grupos de atacantes ya impiden saturar los sistemas de Defensa Antiaérea enemigos.

CONCLUSION:

"Se aprecia que durante la realización de las operaciones de Ataque de los A4Q proyectadas sobre MALVINAS se puso en evidencia una falta casi absoluta de coordinación con los ataques de la FUERZA AEREA ARGENTINA debido fundamentalmente a la no aplicación del principio de la Unidad de Comando en la conducción de las operaciones.

DOCTRINA BASICA PARA LA ACCION CONJUNTA DE LAS FF.AA.

PROFUARA 2 - Art. 2206.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N 103

a) Todos los ataques a blancos navales se llevaron a cabo mientras los buques enemigos se hallaban en aguas restringidas.

b) La experiencia acumulada en ejercitaciones con unidades propias que cuentan con radares de Alarma Aérea Temprana (965) de características similares a las que poseía el enemigo, y misiles antiaéreos (SEA DART y SEA CAT) que también equipaban a los buques británicos, aconsejaba adoptar procedimientos de aproximación al blanco a baja altura a fin de evitar la detección de los aviones atacantes. Con esa finalidad se trató de aprovechar también al máximo la cobertura que proporcionaba el terreno.

c) La aproximación final al blanco se trataba de hacer a menos de 100 pies; poco antes del lanzamiento se ascendía a 300 pies para lanzar un reguero de 4 bombas de 500 lbs. (MK-82) con cola frenada (SNAKEYE). A fin de saturar los sistemas de Defensa Antiaérea se procuraba atacar desde distintas enfilaciones.

d) Se utilizaron espoletas de retardo de armado graduadas en 2 segundos, que era la mínima graduación que aceptaban.

Esto significaba que las bombas se armaban después de recorrer 200 pies desde el instante del lanzamiento. Para evitar que impactaran contra la superestructura de los blancos antes de armarse se adoptó una altura mínima de lanzamiento de 300 pies.

e) Para las espoletas de impacto se empleó un retardo de 0,025 segundos. De esa forma se aseguraba una explosión inmediata tras la penetración y se evitaba que las bombas atravesaran los cascos de lado a lado sin explotar o que el mecanismo iniciador se destruyera por el impacto antes de provocar la explosión.

Cabe recordar que se pudo verificar que explotaron como mínimo 23 de las 26 bombas lanzadas en las condiciones mencionadas.

f) Los A4Q portaron 4 bombas para poder llegar a la zona del objetivo y regresar -aún sin reaprovisionarse en vuelo- y estar dentro de los límites del peso máximo de aterrizaje en caso de tener que regresar sin haber podido lanzar, tal como sucedió en la salida que culminó con el accidente del Capitán de Corbeta ZUBIZARRETA.

g) Se considera importante señalar que todos los procedimientos y graduaciones de espoletas indicados fueron difundidos por SS.JJ. de la ARMADA entre los pilotos de los Escuadrones de Ataque de la FAA asignados al COFAS. Ello ocurrió durante una conferencia impartida a requerimiento de la FAA en COMODORO RIVADAVIA a mediados de abril. Posteriormente y ante el altísimo porcentaje de bombas lanzadas que no explotaron, ese asesoramiento fué reiterado en numerosas oportunidades por pilotos y Oficiales de Enlace de la ARMADA destacados en COMODORO RIVADAVIA, SAN JULIAN, RIO GALLEGOS y RIO GRANDE.

///...2.-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 104

A pesar de ello la FUERZA AEREA ARGENTINA continuó lanzando a muy baja altura (40 pies) y con espoletas de funcionamiento graduadas en 25 segundos inicialmente y en 12 segundos al final del conflicto. Esto dió lugar a que las bombas no tuvieran tiempo de armarse antes de hacer impacto, o que rebotaran sobre la superficie del agua y pasaran sobre los buques, o que atravesaran los cascos sin explotar y/o a que los trenes de fuego o las bombas mismas se rompieran tras el impacto antes de explotar.

La situación descripta dió lugar a que 9 buques de guerra ingleses recibieran impactos de bombas que al no explotar transformaron en poco redituable la pérdida de aproximadamente 35 aviones de combate de la FUERZA AEREA ARGENTINA en acciones contra unidades navales enemigas.

CONCLUSIONES:

1) Se aprecia que los procedimientos tácticos empleados durante las misiones de ataque a unidades navales enemigas permitieron sacar el mayor fruto posible de la reducida capacidad que poseía la ARMADA para desarrollar tales operaciones.

2) El muy bajo porcentaje de bombas lanzadas que explotaron efectuados por la FUERZA AEREA ARGENTINA, en comparación con los resultados obtenidos por la ARMADA, ratifican incuestionablemente la capital importancia que revista una adecuada selección del armamento para lograr Operaciones Aeronavales de Ataque eficaces. En particular, se ha confirmado que para ataques rasantes a blancos navales resulta necesario el empleo de bombas con cola retardante.

PROFUARA 2 - Art. 2.2.09.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 105

a) Información extranjera que se considera fidedigna señala que los 3 aviones A4Q derribados el día 21 de mayo después del ataque que causó el hundimiento de la Fragata ARDENT, fueron avistados por los dos Sea Harrier que posteriormente los atacaron. Esos aviones estaban pintados de color gris claro.

CONCLUSION:

A tenor de lo expresado se considera necesario recalcar la importancia de que las aeronaves estén pintadas según las características predominantes del área donde deban actuar para facilitar su enmascaramiento.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 106

a) Al iniciarse el conflicto los aviones A4Q experimentaban una serie de problemas que afectaban seriamente, su capacidad operativa. Si bien el Comando de la unidad los había informado oportunamente, no fueron solucionados a tiempo motivando que se llegara al día 2 de abril con las deficiencias que siguen:

a.1) Reducidísima confiabilidad de los cañones de 20 mm.(informado en 1978).

a.2) Largueros de ala fisurados, novedad que se puso de manifiesto en octubre de 1981.

a.3) Falta de cohetes impulsores de asiento eyectable. En dos oportunidades ya se había informado de que los existentes vencían en diciembre de 1981.

a.4) Carencia de un sistema de navegación confiable . A partir de 1979 se había requerido la instalación de equipos VLF OMEGA. Recién a fines de abril fueron instalados en 2 de los 8 aviones disponibles.

a.5) Poca confiabilidad en el funcionamiento del radar - altímetro, circunstancia ya informada en 1980.

a.6) Carencia de un sistema de alarma radar. En 1979 se pidió que de no concretarse el proyecto de un sistema desarrollado en el país se adquiriera un equipo francés similar al que equipa a los SUPER ETENDARD. El proyecto mencionado aún no se concretó.

a.7) Fallas Sistemáticas del TACAN - Durante 1979 se pidió su reemplazo por un equipo más moderno y confiable.

b) Se aprecia que la prohibición de la venta de armas impuesta por el gobierno de los EE.UU. por una parte y la adquisición de los aviones SUPER ETENDARD,que habría relegado la prioridad asignada al equipamiento de los A4Q, podrían haber influído en buena medida para que no se arbitraran medidas tendientes a obviar los problemas que afectaban a los A4Q.

c) Durante el desarrollo del conflicto la ARMADA inició gestiones tendientes a adquirir más aviones A4 y hasta último momento se aguardó su concreción sin resultados positivos.

CONCLUSION:

Se aprecia que en vísperas de una confrontación bélica inminente resultó desacertado el hecho de no extremar los recursos para solucionar problemas que afectaban seriamente una capacidad operativa vital de la ARMADA tal es la de realizar operaciones Aéreas Navales de Ataque.

- PROFUARA Arts. 121 b.4.; 505 d. y 704.
- FUNA 20 Art. 13.204 c), d)

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 107

ADIESTRAMIENTO DE LA RESERVA

a) A raíz de las gestiones llevadas a cabo en el exterior surgió la posibilidad de incrementar la cantidad de aviones de ataque A4. Ante la inminencia de su incorporación se convocó a Oficiales retirados que tenían experiencia relativamente reciente en la operación del avión según lo informado por el Comando de esa unidad.

   Los siete Oficiales convocados recibieron inicialmente instrucción de refresco en MC-32 y se hallaban a punto de comenzar la readaptación al A4 cuando se produjo la caída de PUERTO ARGENTINO.

b) Las opiniones recogidas coinciden en destacar lo acertado de la medida adoptada caracterizada por:

   - Una inmediata disponibilidad y rápida respuesta ante la convocatoria.

   - Total identificación de los Oficiales llamados con sus pares en actividad y con la Institución en sí.

   - Tratarse de una forma ágil y poco costosa de incrementar las dotaciones de vuelo en un plazo muy breve.

c) Los Oficiales convocados expresaron su deseo de mantenerse capacitados de manera permanente mientras la Institución lo considerara necesario. Aclararon que sus respectivos empleadores no habían obstaculizado su concurso a la convocatoria y que entendían que no tendrían inconvenientes para acudir a futuros llamados.

d) De haberse incorporado los aviones A4 adquiridos, el personal subalterno de la dotación de la TERCERA ESCUADRILLA AERONAVAL de ataque habría resultado insuficiente para atender las necesidades emergentes de tal incorporación.

CONCLUSION:

"Teniendo en cuenta la experiencia recogida se aprecia altamente conveniente la implementación de un Sistema de Adiestramiento Permanente del Personal de la Reserva, en particular Aviadores Navales, que permita disponer en el más breve plazo y cuando sea requerido, de un grupo de pilotos adiestrados en determinado tipo de avión.

Tal sistema entre otras cosas debería contemplar no solo el adiestramiento en vuelo, sino también en armas portátiles y físico, además de actualizar conocimientos doctrinarios, procedimientos e inteligencia operativa. El período durante el cual se debería mantener tal adiestamiento permanente tendría que coincidir con la vida útil de la aeronave en cuestión.

Lo expresado anteriormente tiene validez para el Personal Subalterno del Escalafón Aeronáutico, aún cuando las exigencias de adiestramiento para aquellos que no integran tripulaciones de vuelo puedan ser apreciablemente disminuídas".

ARCHIVO GENERAL DE LA NACION FOLIO Nº 108

EMPLEO DE HELICOPTEROS AIØ3

a) A partir del 26 de abril los helicópteros AIØ3 fueron desplegados según lo siguiente:

a.1) F.T.79: 3 AIØ3 entre el 28 de abril y el 9 de mayo.

Estos 3 helicópteros podían operar en las siguientes configuraciones:

Misiles AS-12
Cañón de 20 mm
Ametralladora MAG 7,62 mm
Búsqueda y Rescate

a.2) G.T.80.1: 1 AIØ3 desde la constitución del Grupo de Tarea hasta la conclusión del conflicto. 3 AIØ3 entre el 21 de mayo y el 14 de junio (esto eran los 3 helicópteros que habían embarcado en el Portaaviones como parte de la F.T.79).

Podían operar en las siguientes configuraciones:

Misiles AS-12.
Cañón de 20 mm.
Ametralladora MAG 7,62 mm.
Búsqueda y rescate.

a.3) A.R.A. "GENERAL BELGRANO": 1 AIØ3 en configuración misiles AS-12, desde el 16 de abril hasta el hundimiento del buque acaecido el 2 de mayo.

a.4) A.R.A. "BAHIA PARAISO": 1 AIØ3 entre el 10 de febrero y el 24 de junio. Este helicóptero podía llevar a cabo tareas de Transporte y de Búsqueda y Rescate.

a.5) A.R.A. "ALMIRANTE IRIZAR": 1 AIØ3 desde el 4 hasta el 17 de mayo, en configuración misiles AS-11.

a.6) Destructores Clase "HERCULES": 1 AIØ3 a partir del 26 de mayo hasta la finalización del conflicto, sin armamento. Este helicóptero reemplazó a los helicópteros WG-13 asignados a este tipo de buques, a partir del momento en que no quedó ninguno de ellos en servicio.

b) Las tareas impuestas a los helicópteros AIØ3 previstas en cada Organización de Tareas, eran las siguientes:

b.1) Plan de Operaciones de la F.T. 79: En el Concepto de la Operación estableció que el Grupo de Tarea que integraba el Crucero A.R.A. "GENERAL BELGRANO", además de las tareas relacionadas con la flota inglesa, debía actuar también como elemento disuasivo en el Marco Regional.

Dado que el AIØ3 que embarcó en el Crucero lo hizo armado con misiles AS-12, parece razonable suponer a falta de mayores precisiones, que el helicóptero en cuestión sería empleado para atacar a unidades de superficie enemigas de poco porte en aguas restringidas, dado el caso de desatarse un conflicto en el Marco Regional.

///...2.-

108

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 109

En cuanto a los 3 AIØ3 que embarcaron en el Portaaviones, se aprecia que estaban destinados, fundamentalmente, a cumplir tareas de Rescate durante las operaciones de vuelo, además de otros vuelos de apoyo logístico.

b.2) Plan de Operaciones de la F.T. 80:

Si bien no especificaron las misiones que debían cumplir los AIØ3, se puede deducir que los asignados al Grupo Aeronaval Insular (G.T.80.1), a cumplirse en la Isla Grande de Tierra del Fuego (IGTF), eran: Búsqueda Antiterrestre, Helitransporte, Rescate y Ataque a Unidades de Superficie en aguas costeras.

El informe elaborado por el Comando de esta F.T.80 señala que el 21 de mayo se destacaron los 3 AIØ3 desembarcados del GAE a operar en la IGTF a órdenes del G.T.80.1, para ser utilizados en su capacidad prioritaria de ataque antisuperficie en aguas restringidas y antiterrestre. Asimismo añade que, tras la disolución del GAE, se decidió enviar 2 AIØ3 con capacidad misilística a MALVINAS, a órdenes del Comando de la Agrupación Malvinas. Se adiestraron y alistaron para ser embarcados en C-130, pero dada la prioridad de cargas establecida por FAA, no fueron transportados.

Cabe señalar que el G.T.80.1 tuvo asignado además al AIØ3 que se halla permanentemente destacado en la IGTF.

b.3) El AIØ3 que operó desde el BAHIA PARAISO había sido asignado inicialmente para operar durante la Campaña Antártica. Este helicóptero, tras participar en las acciones de GRYTVIKEN, continuó asignado al buque hasta el 24 de junio, cumpliendo las tareas propias de un helicóptero que operaba desde un hospital.

b.4) De los planes no se deducen las razones que dieron lugar a que un AIØ3 fuera destacado, en configuración misilística, al "ALMIRANTE IRIZAR", entre el 4 y el 17 de mayo. Cabe destacar que en el Plan de la F.T. 79 se consignaba que este buque operaría como Buque de Apoyo Logístico, a ordenes de COPERVALES y que en el período de referencia el Rompehielos permanecía en Golfo Nuevo.

b.5) Tal como se indicó anteriormente, a partir del 26 de mayo un AIØ3 operó en forma alternada desde el D-1 y el D-2. Al no embarcar con misiles, su única capacidad operativa consistía en la ejecución de ataques antisubmarinos vectoreados en condiciones diurnas y visuales.

c) Las salidas (vuelo de una sola aeronave) cumplidas por los helicópteros AIØ3 durante el período crítico del conflicto, el 26 de abril al 14 de junio, se detallan en el siguiente cuadro:

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 110

TIPO DE TAREAS	EMBARCADOS		BASADOS EN TIERRA		TOTAL	
	Nº SALIDAS	% DEL TOTAL	Nº SALIDAS	% DEL TOTAL	Nº SALIDAS	% DEL TOTAL
Relacionadas con las Operaciones (Adiestramiento - Traslado-Vuelos de Prueba y Evaluación).	105	71%	28	42%	133	62%
En Apoyo de las Operaciones.- (Reconocimientos de Zonas de Operaciones, Transporte, Rescate).	27	18%	38	58%	65	30%
Combate (en el Continente.-	16	11%	-	0%	16	8%
	148		66		214	

Cabe aclarar que las 16 salidas para cumplir misiones calificadas como de combate corresponden a los vuelos que se efectuaron en la IGTF para impedir el accionar de posibles comandos enemigos infiltrados.

La mayor parte de los 105 vuelos relacionados con las Operaciones efectuadas en tierra se deben al adiestramiento táctico para ataques con misiles, realizado a partir del 11 de mayo.

Se destaca el reducido porcentaje de salidas de combate, en comparación con el número de salidas relacionadas con y en apoyo de las Operaciones.

110

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 111

d) Entre las características más relevantes de los helicópteros AIØ3 se pueden citar:

- Perfomances y autonomía reducidas.

- Opera solamente en condiciones diurnas y visuales.

- Capacidad para rescatar desde el mar 2 náufragos y a distancias reducidas de su base.

- Puede portar y lanzar un torpedo aéreo antisubmarino para ataques vectoreados.

- Reducida capacidad de carga útil.

- Los misiles AS-11 y AS-12 son misiles filoguiados que, por consiguiente, deben ser utilizados manteniendo el blanco bajo control visual. El AS-12 tiene un alcance máximo de 6 kms. y dado que su carga explosiva es similar a la del misil enemigo empleado contra el Aviso A.R.A. "SOBRAL", los daños sufridos por este buque sirven como referencia para determinar los efectos que puede producir el AS-12. El AS-11 es un misil diseñado para ser empleado contra vehículos blindados, de unos 3 kms. de alcance.

- En razón de su vulnerabilidad, resulta de capital importancia que las operaciones de AIØ3 en configuración misilística se lleven a cabo en aguas restringidas o en zona de operaciones que brinden a estos helicópteros la posibilidad de aprovechar el terreno para ocultarse. Cabe señalar que el Plan de Adiestramiento hace hincapié en este tipo de vuelo.

- Dada su simplicidad de diseño los AIØ3 pueden operar, desplegados en el terreno, sin requerir un apoyo logístico significativo.

Resumiento lo expuesto puede señalarse que la máxima capacidad operativa de los AIØ3, que por otra parte se considera como la única significativa, reside en su capacidad para llevar a cabo ataques misilísticos contra buques de porte reducido, vehículos blindados e instalaciones terrestres (depósitos, emplazamientos de artillería y misiles), en zonas de operaciones cuya topografía les brinde la posibilidad de ocultarse. Esto fué señalado en el informe del Comando de la FT80.

e) Al iniciarse el conflicto la ARMADA disponía de 7 helicópteros AIØ3. Cuatro de ellos podían operar con misiles AS-12 y uno con AS-11. Se contaba con unos 100 misiles AS-12 y otros tantos AS-11.

f) Los planes ya preveían que el enemigo iba a contar con un grado apreciable de superioridad aérea sobre MALVINAS y que también iba a controlar las áreas marítimas circundantes. Se le asignaba además la capacidad de infiltrar en las islas tropas sútiles con fines de observación y sabotaje. Todas estas circunstancias contribuían a dificultar la operación de helicópteros basados en las Islas. Por otra parte tanto la meteorología como las características del terreno eran aptas para este tipo de operaciones.

g) Las capacidades operativas de los AIØ3 eran marcadamente superiores a las de los helicópteros de EJERCITO, FAA y PREFECTURA NAVAL que fueron destacados a las islas.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 112

h) Mediante el GFH 051131 APR, el Señor Comandante de la Flota de Mar solicitó al Señor Comandante de Operaciones Navales, desde MALVINAS, que analizara la posibilidad de asignar al Area Naval Malvinas 1/2 AIØ3 con misiles AS-12 para identificación y eventual hostigamiento de blancos de superficie.

i) Tras la disolución del GAE ocurrida el 9 de mayo, el Comando de la F.T.80 decidió destacar 2 AIØ3 con misiles a MALVINAS, decisión que finalmente no fué efectivizada dada la falta de capacidad de transporte aéreo.

j) El Señor Comandante del Rompehielos "ALMIRANTE IRIZAR" informó que el Comando de Operaciones Navales le asignó un AIØ3 con misiles AS-11 en previsión de que la citada unidad pudiera llevar a cabo alguna tarea especial. Cabe acotar que este helicóptero efectuó solo 2 vuelos, uno de Adiestramiento y otro de Transporte de Personal, mientras operó desde el Rompehielos.

k) Al elaborarse los Planes de Operaciones de COATLANSUR, de la F.T. 79 y de la F.T.80 se retuvieron tres Capacidades del Enemigo. Una de ellas consistía en intentar la recuperación de las Islas mediante un desembarco anfibio o a través de uno helitransportado seguido por otro administrativo. En ambos casos era previsible que el enemigo debería reunir a un número significativo de buques de desembarco de distinto tipo. Se estima que el empleo de la capacidad misilística de los AIØ3 contra dicho tipo de unidades hubiera resultado particularmente eficaz.

l) Se aprecia que resultaba y aún resulta muy difícil estimar el tiempo durante el cual los AIØ3 hubieran podido mantener su capacidad operativa significativa, de haber sido transportados a MALVINAS antes del 12 de abril, fecha en que se estableció el bloqueo marítimo. Teniendo en cuenta que un cierto número de helicópteros del EJERCITO pudo continuar operando en MALVINAS hasta el 14 de junio y que, la máxima capacidad operativa de los AIØ3 consistía en los ataques misilísticos en zonas con características similares a las de MALVINAS, se considera que el mejor empleo operativo de estos medios se hubiera obtenido destacando a 5 de ellos con misiles a MALVINAS, poco después del 2 de abril, y asignando los otros 2 al GAE hasta el 9 de mayo y luego a los buques Hospital.

CONCLUSIONES:

l) Se aprecia que el AIØ3 asignado al Crucero A.R.A. "GENERAL BELGRANO" hubiera podido cumplir más eficientemente las tareas que aparentemente motivaron la asignación, operando desde tierra. Cabe señalar que la maniobra de hangarar y deshangarar el helicóptero era muy complicada y que estando el helicóptero en cubierta listo a operar se penalizaba la torre de popa del Crucero.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 113

2) Las características de los helicópteros y los misiles permiten inferir que no fué apropiada la decisión de asignar helicópteros misilísticos al GAE, dada la escasa factibilidad de llevar a cabo ataques misilísticos contra unidades de superficie operando desde el Portaaviones.

3) Se aprecia que el GAI (G.T.80.1) disponía de un número de medios aéreos, excluyendo a los AIØ3, que le hubieran permitido cumplir con razonable eficiencia las tareas que debía realizar en la IGTF, incluyendo un helicóptero DAUPHINE requisado y un HILLER perteneciente a la gobernación.

4) En razón de las características operativas de los helicópteros AIØ3, se aprecia que la asignación del helicóptero AIØ3 a unidades de superficie no incrementó significativamente las posibilidades operativas de dichos buques. En este sentido, se considera que la única tarea redituable consistió en el cubrimiento de Estaciones de Rescate durante las operaciones de vuelo del Portaaviones, y ello unicamente debido al reducido número de helicópteros H-3 con que se contaba y que, además, estaban destinados prioritariamente a las tareas antisubmarinas.

5) En síntesis se considera que el despliegue ordenado a los helicópteros AIØ3 no contribuyó al empleo de la máxima capacidad operativa de estas aeronaves, lo cual significó una inadecuada distribución del Poder Combativo. Se admite, no obstante, que puedan persistir dudas acerca de la aceptabilidad en cuanto al costo derivado de la operación de estos helicópteros basados en MALVINAS.

DOCFUARA - Art. 205.

PROFUARA 2 - Arts. 2.3.04 y 2.3.07.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO N° 114

OPERACIONES DE SOSTEN LOGISTICO MOVIL

a) Hasta que se concretó la presencia enemiga en el área, los vuelos de Sostén Logístico Operativo realizados por los L-188 y F-28 a MALVINAS se efectuaron según un plan diario que aprobaba la FAA (COMODORO RIVADAVIA), dado que la plataforma del aeródromo de PUERTO ARGENTINO no permitía la operación simultánea de más de dos aeronaves.

Estos vuelos seguían derrotas directas y cumplían las instrucciones impartidas por el COMANDO DE DEFENSA AEREA (FAA) a través de los respectivos Sectores de Defensa establecidos en el área de aproximación de cada aeropuerto (frecuencias, indicativos, sectores, etc.).

b) A partir del 1° de mayo la presencia enemiga obligó a que en la coordinación de oportunidad favorable para el cruce interviniera también el Jefe de Grupo Aeronaval destacado en PUERTO ARGENTINO.

Se modificaron radicalmente los perfiles de vuelo haciendo que las últimas 150 millas fueran cubiertas en vuelo rasante y se repitiera el mismo procedimiento a la salida de PUERTO ARGENTINO. Dado que ésto implicaba una sensible reducción en el alcance radioeléctrico, se utilizaba a un avión BE-200 como retransmisor, estacionándolo a mitad de camino a fin de asegurar el enlace permanente. Consecuentemente esto obligó también a una reducción en la carga máxima a transportar, dado el mayor consumo de combustible y la imposibilidad de reaprovisionarse en la Isla.

Se fijaron puntos en cada derrota identificándolos convenientemente y se restringieron al mínimo indispensable las comunicaciones entre el control (COC RIO GRANDE), PUERTO ARGENTINO, avión retransmisor y aeronave de transporte; utilizando por otra parte una terminología convenida que aseguraba una inmediata comprensión. Se usaron casi siempre palabras del lunfardo.

PUERTO ARGENTINO transmitía periódicamente el estado de la situación táctica con mensajes fraguados en difusión y 10/15 minutos antes del arribo encendía el VOR para asegurar la recalada.

Los cambios en la situación especialmente por actividad de PAC's y bombardeo naval, obligaban a actuar con celeridad en la descarga evitando una permanencia prolongada de la aeronave en la pista (la plataforma ya había quedado inoperable). Eso sumado a una menor servidumbre de operación motivó que se utilizara a los F-28 para estos vuelos, reservando los L-188 para tareas de transporte en el continente. Las derrotas seguidas fueron modificándose conforme al desarrollo de los acontecimientos según puede apreciarse en el cróquis M.

Todos los vuelos eran precedidos por una búsqueda antisuperficie de S-2E ó EMB-111 y la información recogida junto con demás detalles

///...2.-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 115

acerca de la situación táctica y particulares de la misión eran tratados en el prevuelo del que participaban el controlador y las tripulaciones del avión que cruzaba y del retransmisor.

c) Los informes coinciden en señalar la eficacia de las tareas llevadas a cabo por las aeronaves de transporte, incluyendo también las de búsqueda antisuperficie, búsqueda y rescate y evacuación sanitaria realizadas durante el período crítico del conflicto. Esto se vió facilitado enormemente por la experiencia de las tripulaciones y el alto grado de adiestramiento evidenciado para operar en todo tiempo. Mencionan asimismo los inconvenientes que causaron las puertas de carga elevadas y de dimensiones limitadas para el manipuleo y estiba de ciertos materiales voluminosos.

d) El promedio de aviones en servicio durante esta fase alcanzó los valores más altos del conflicto y lo mismo ocurrió con el número de salidas y el total de horas voladas, lo que al margen del alto grado de confiabilidad del material de vuelo, puso de manifiesto una elevada capacidad de mantenimiento.

CONCLUSIONES:

Se aprecia que:

1) De acuerdo a la evolución de la situación táctica el criterio de empleo de las aeronaves de transporte y los procedimientos utilizados resultaron adecuados.

2) El grado de adiestramiento y la suficiente capacidad logística evidenciada no constituyeron factores críticos en el desarrollo de las operaciones y permitieron alcanzar valores óptimos de factor de utilización para cada tipo de aeronave asignada.

3) El no disponer de aeronaves con rampas de cola o puerta poco elevadas para facilitar la maniobra de carga, hace necesario que se instrumente y tenga adecuada difusión en el ámbito de la ARMADA, un "MANUAL DE CARGAS AEREAS" en el cual se detalle todo lo inherente al acondicionamiento, manipuleo y estiba de las cargas para cada tipo de avión, de manera tal de proveer la información precisa a la unidad u organismo interesado.

PROFUARA 2 - Art. 5.2.02 - 5.2.06 y 5.2.10

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 116

a) De las entrevistas efectuadas surge que los Comandantes de los aviones de transporte recibieron instrucciones diversas durante el cumplimiento de una misma tarea. Así aeronaves que salieron de EZEIZA para RIO GRANDE recibieron la orden en vuelo de hacer escala en ESPORA sin que ello estuviese previsto en la directiva original.

   En otras oportunidades al aterrizar en ESPORA los Comandantes de avión fueron llamados a la C.O.C. donde se les impartieron instrucciones distintas a la orden de vuelo que estaban cumpliendo (cambios de lo que debían transportar, modificación de escalas, horarios, etc.).

b) En los informes elevados antes de la finalización de las operaciones del GT 80.4 (F.P.P. 24/06/82) se hacía especial mención de la falta de inteligencia evidenciada durante la realización de algunas tareas por haber varios promotores de directivas:(COAN, Cte. FAEI, Grupo de Enlace en COMODORO RIVADAVIA), para un mismo ejecutor y los inconvenientes producidos por la superposición de algunas órdenes impartidas.

c) La doctrina señala que la forma en la que se desarrollan las Operaciones Aéreas Navales hace que las decisiones de Comando de la mayoría de las misiones, sean adoptadas por subordinados de bajo nivel jerárquico lo que importa que su conducción se constituya en un aspectos crítico. Ello implica que el subordinado debe tener conocimiento completo de la situación táctica, de los planes en ejecución, de las acciones en desarrollo, de la misión y del concepto de la operación del OCT; circunstancias que no fueron de aplicación en este caso por lo que ya se mencionó al hablar del asiento del comando de la FT 80.

CONCLUSION:

Se considera que en las circunstancias citadas se vulneró el principio del objetivo y no se tuvo en cuenta el principio corolario de la coordinación ni lo que la doctrina recomienda para asegurar la eficacia de una determina operación.

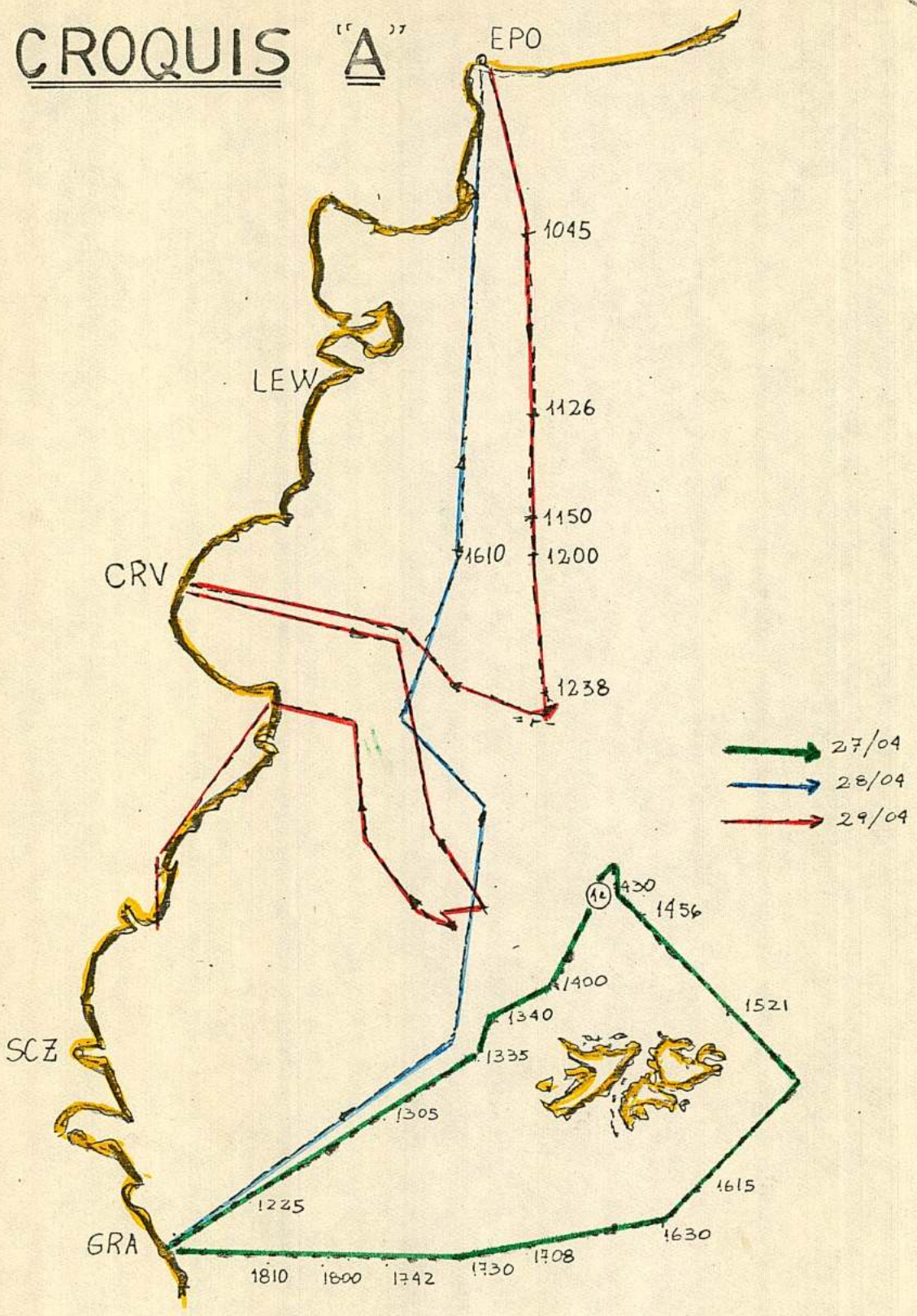
ESTRATEGIA (EGN.E. N°504) págs. 14 y 21.-

PROFUARA 2 - Art. 1.1.10.-

SECRETO

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 117
DIRECTOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº
C. I. A. C.

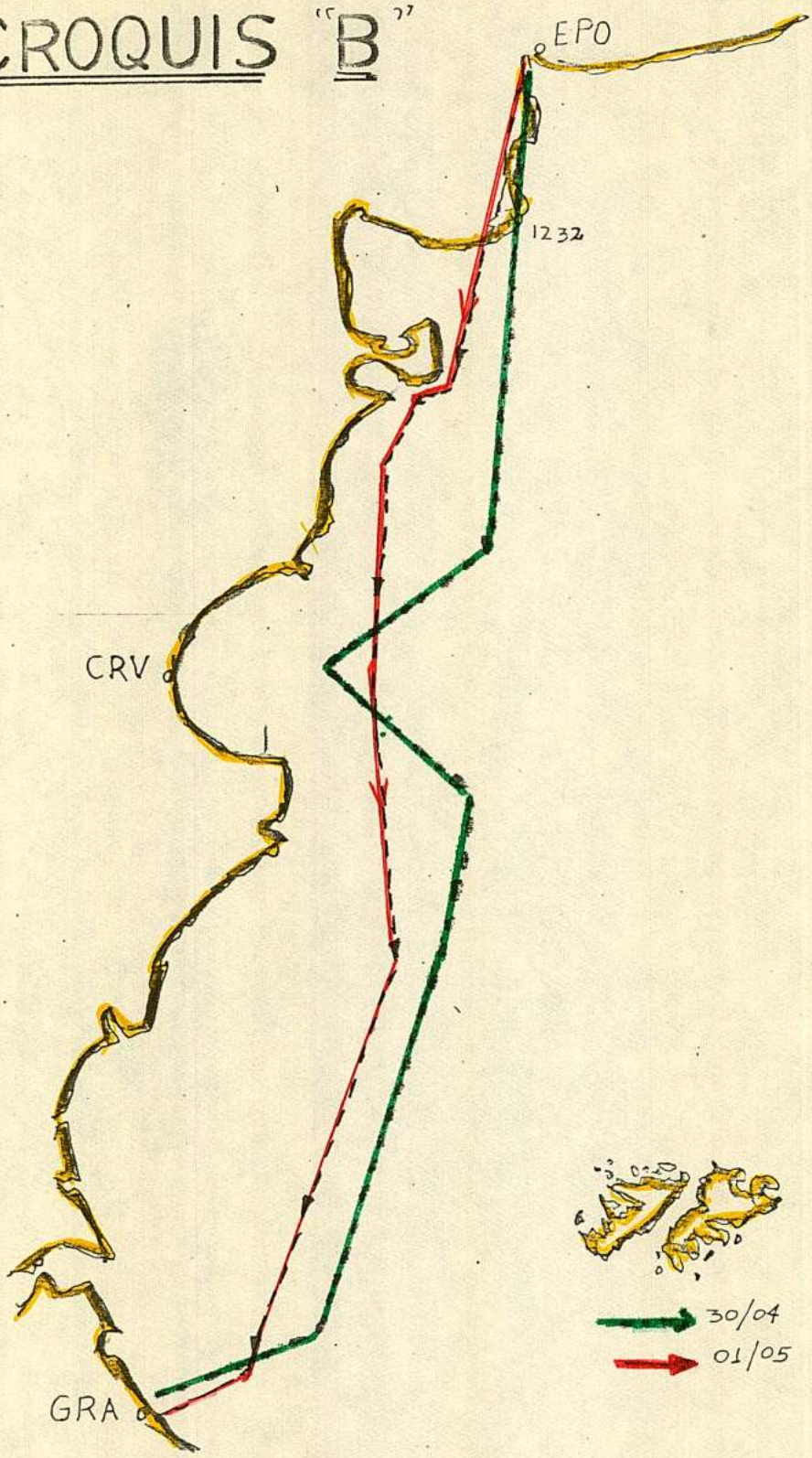
CROQUIS "A"



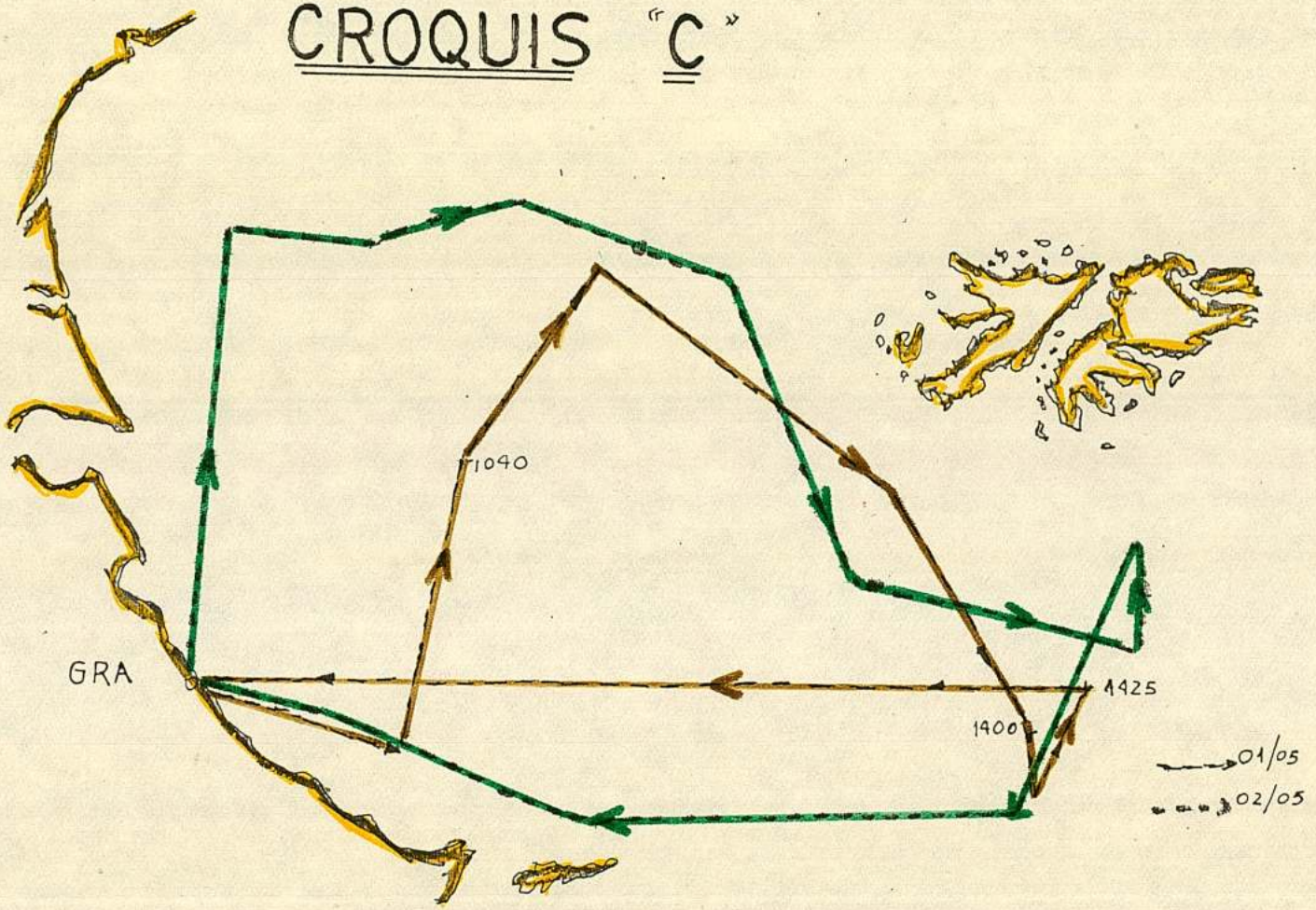
SECRETO

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 118
ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº

CROQUIS "B"

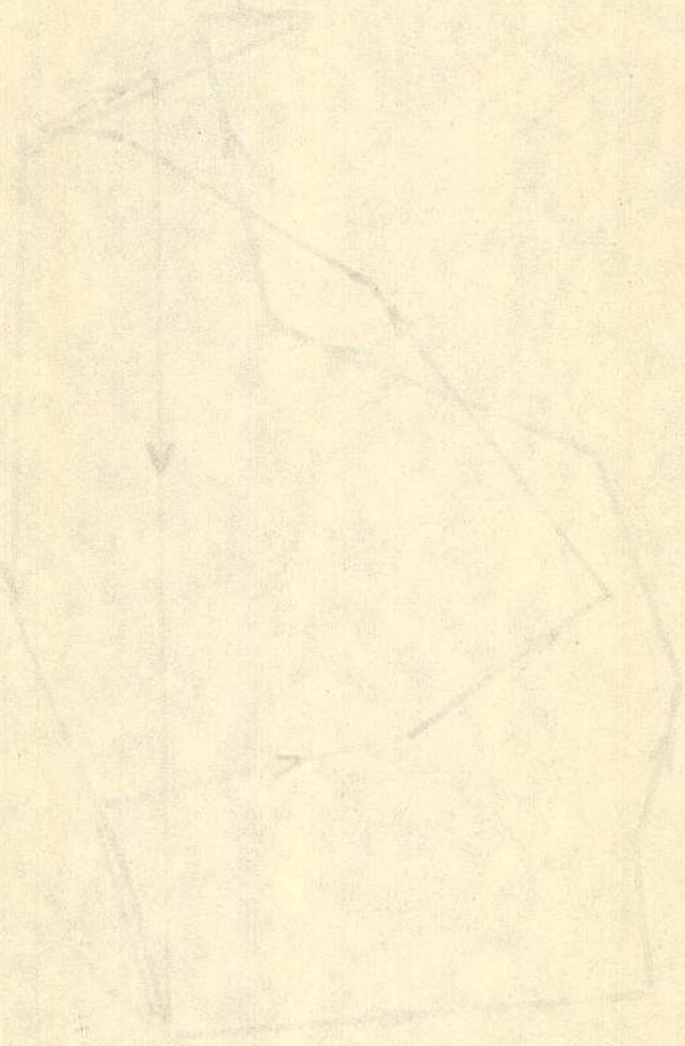


CROQUIS "C"

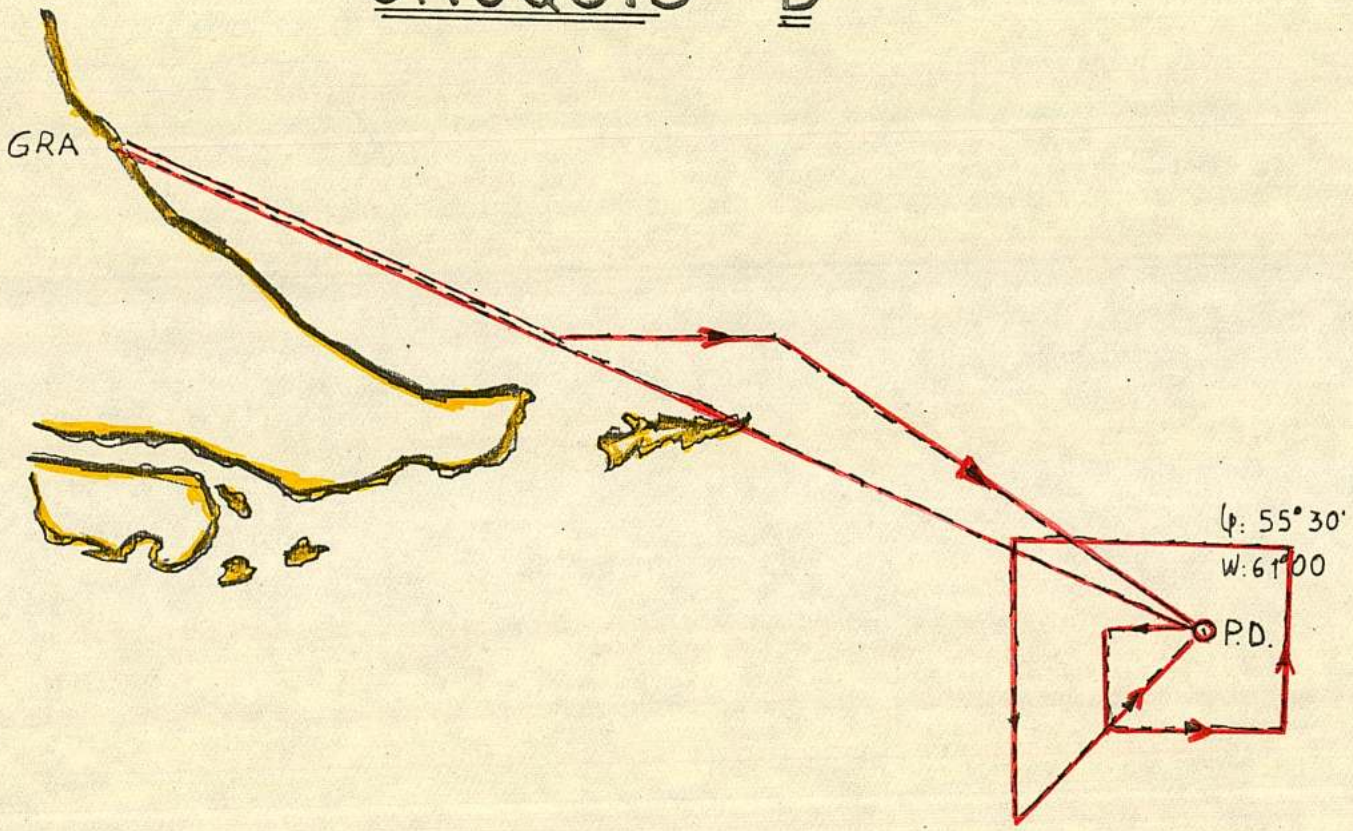


SECRETO

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO N° 119
MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO N°



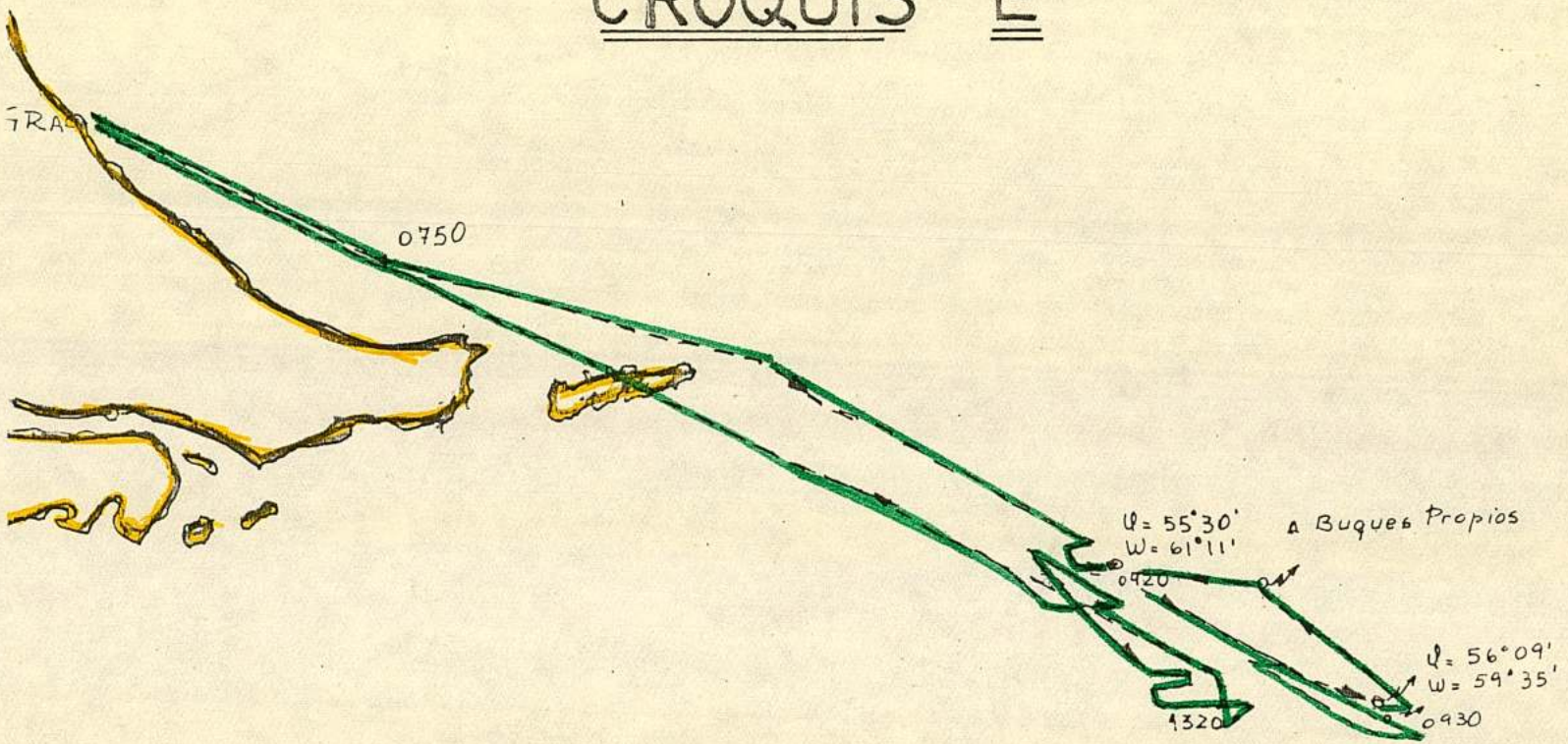
CROQUIS "D"



SECRETO

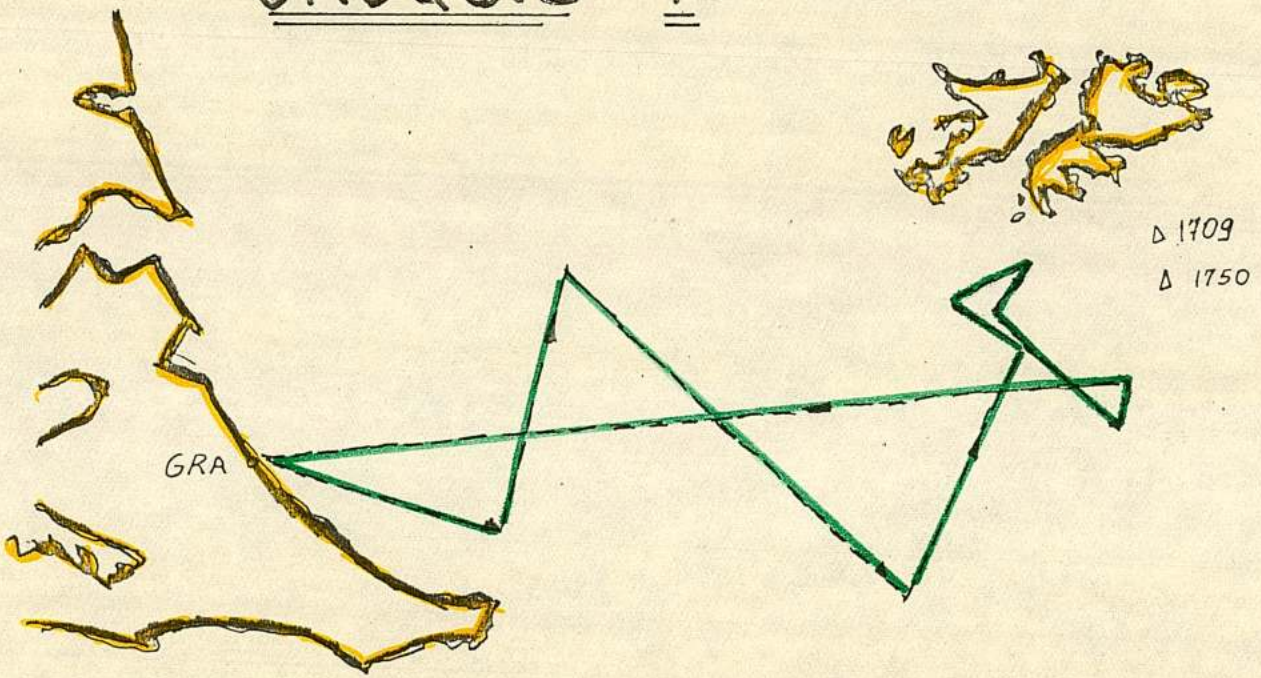
ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO N° 120
ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO N° 1
C.C.A.C.

CROQUIS "E"



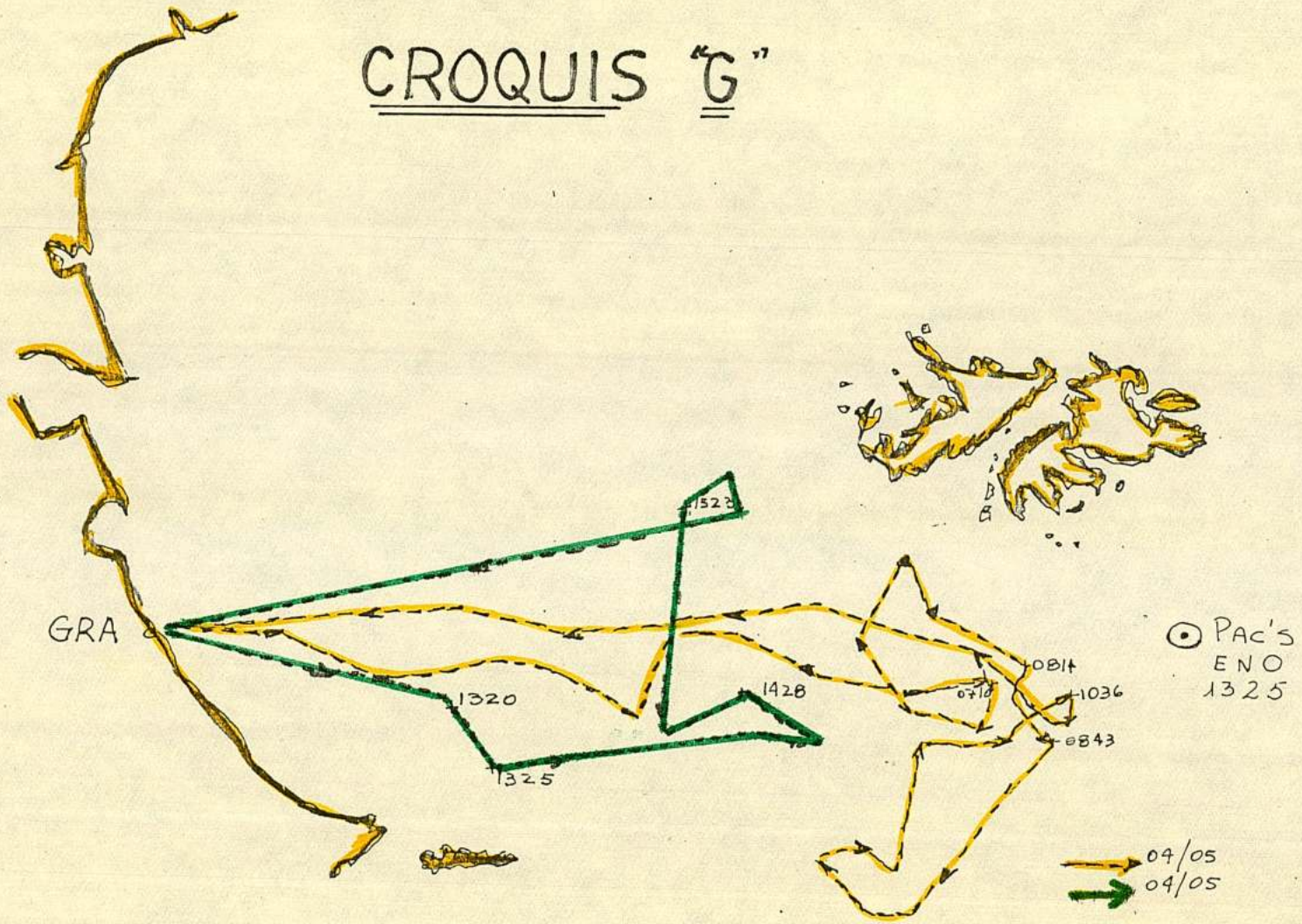
ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO N° 121

CROQUIS "F"



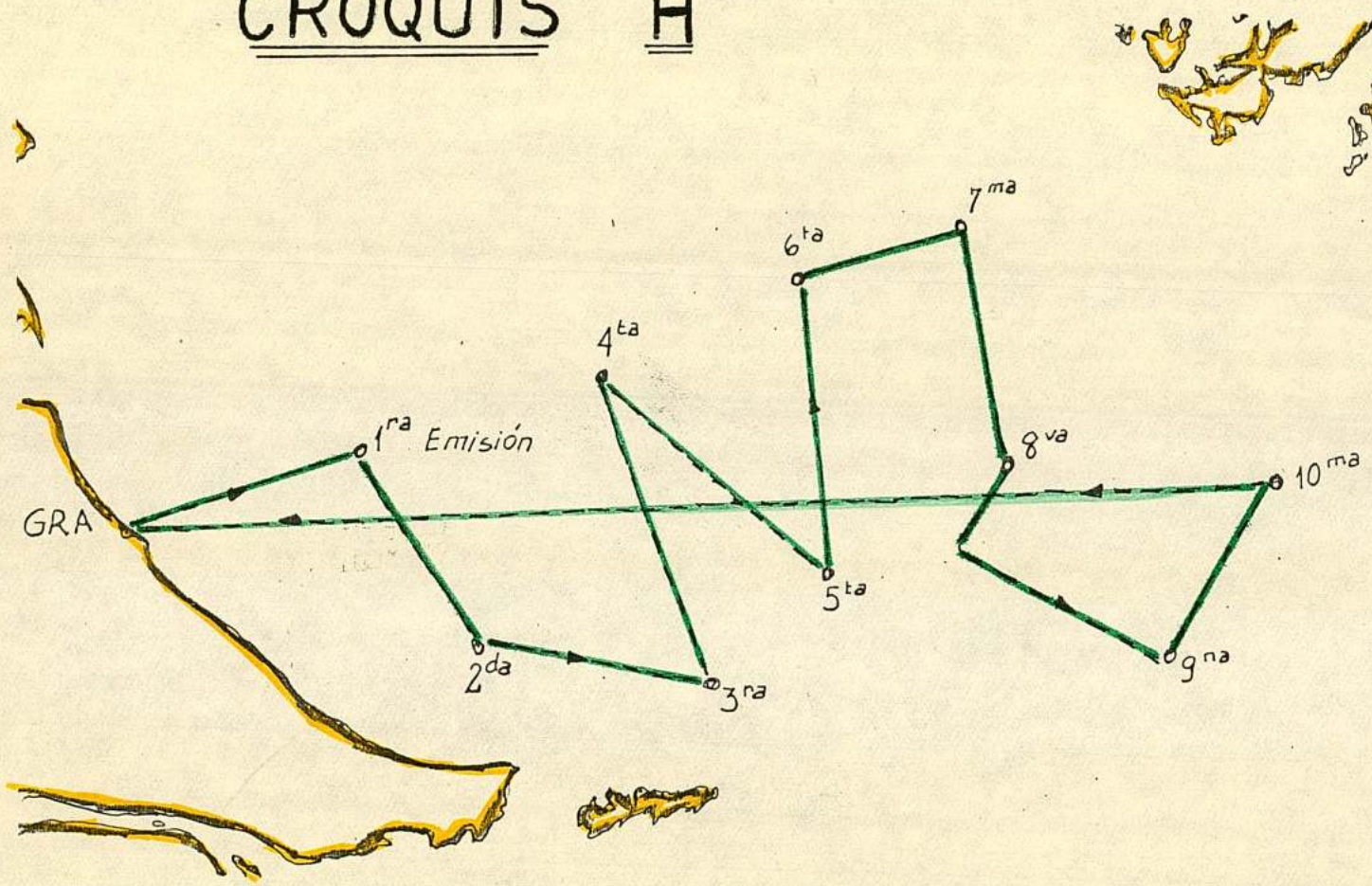
ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO N° 122

CROQUIS "G"



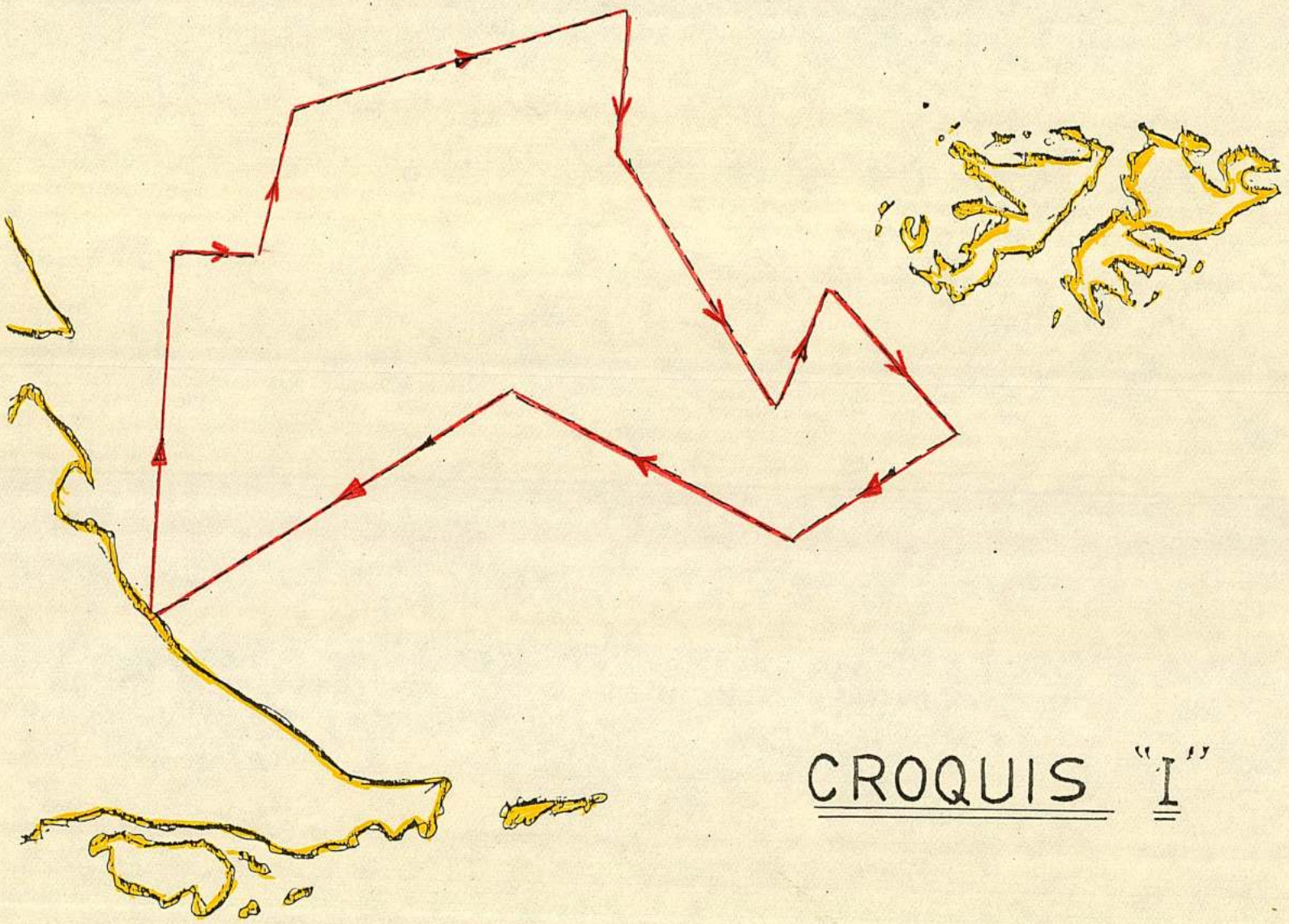
ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
123

CROQUIS "H"



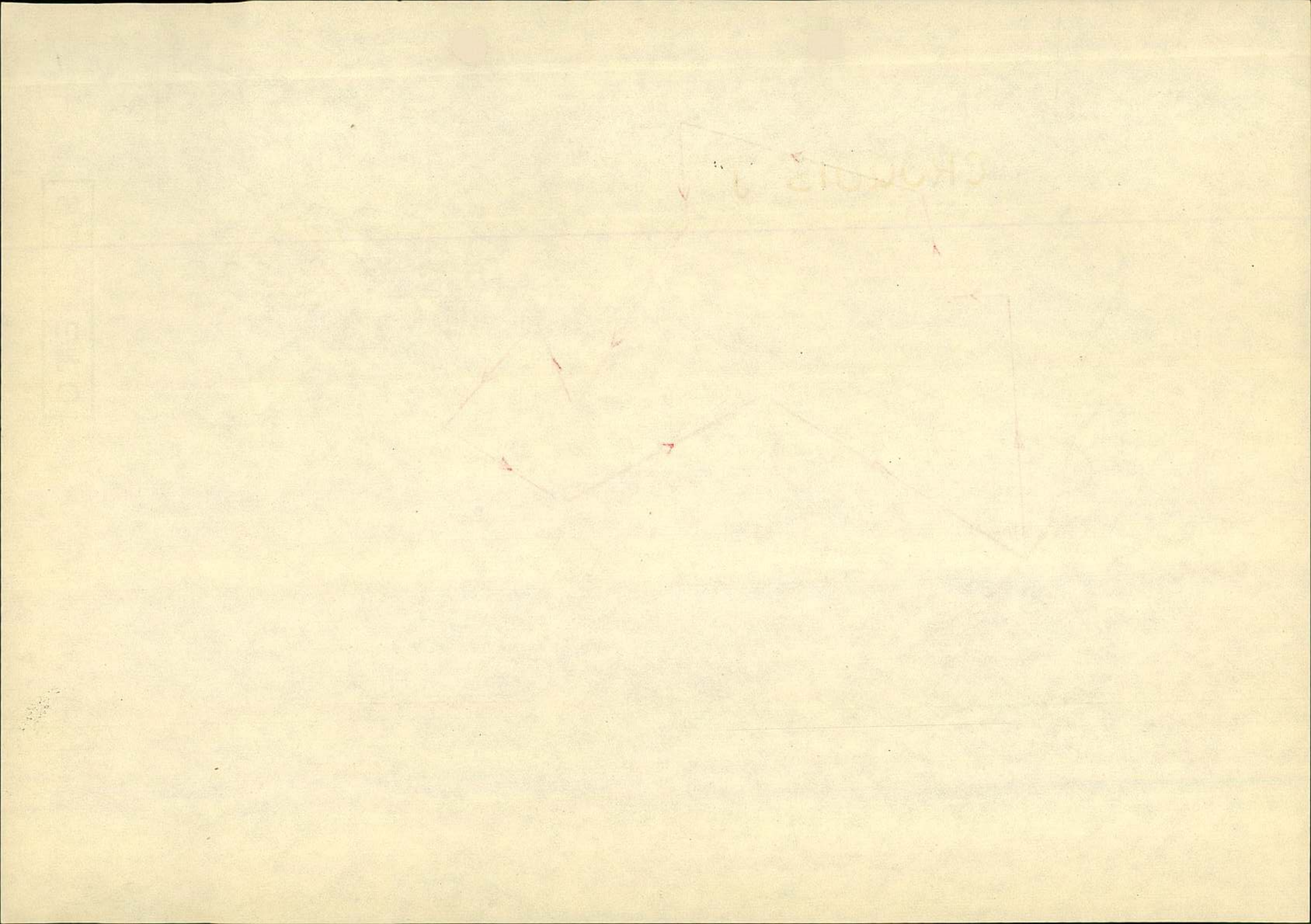
ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO N° 194

SECRETO

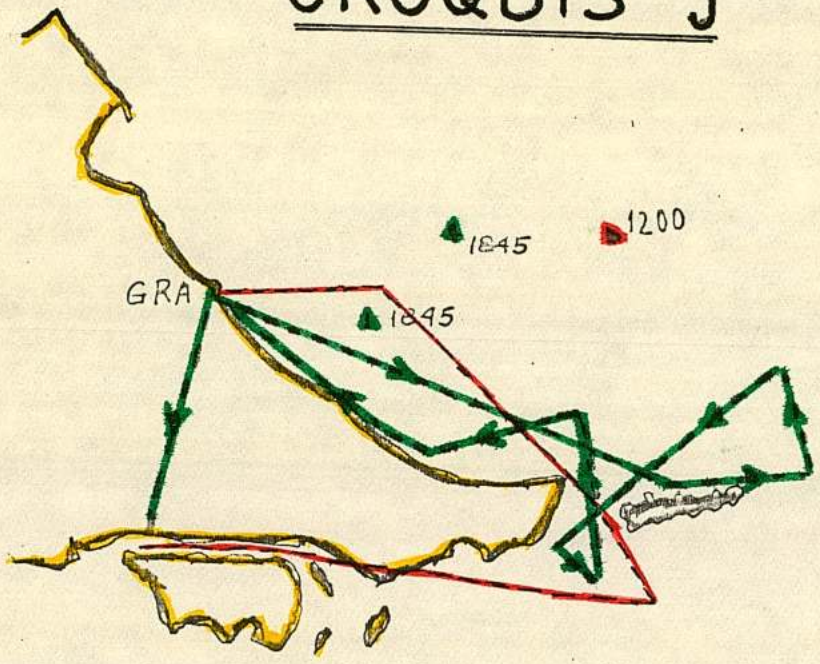


CROQUIS "I"

ARCHIVO GENERAL DE LA NACION
FOLIO No. 125
ESTADO MAYOR GENERAL DE LA MARINA
C. C. A.
FOLIO No. 1



CROQUIS "J"



— Día 07-05-82

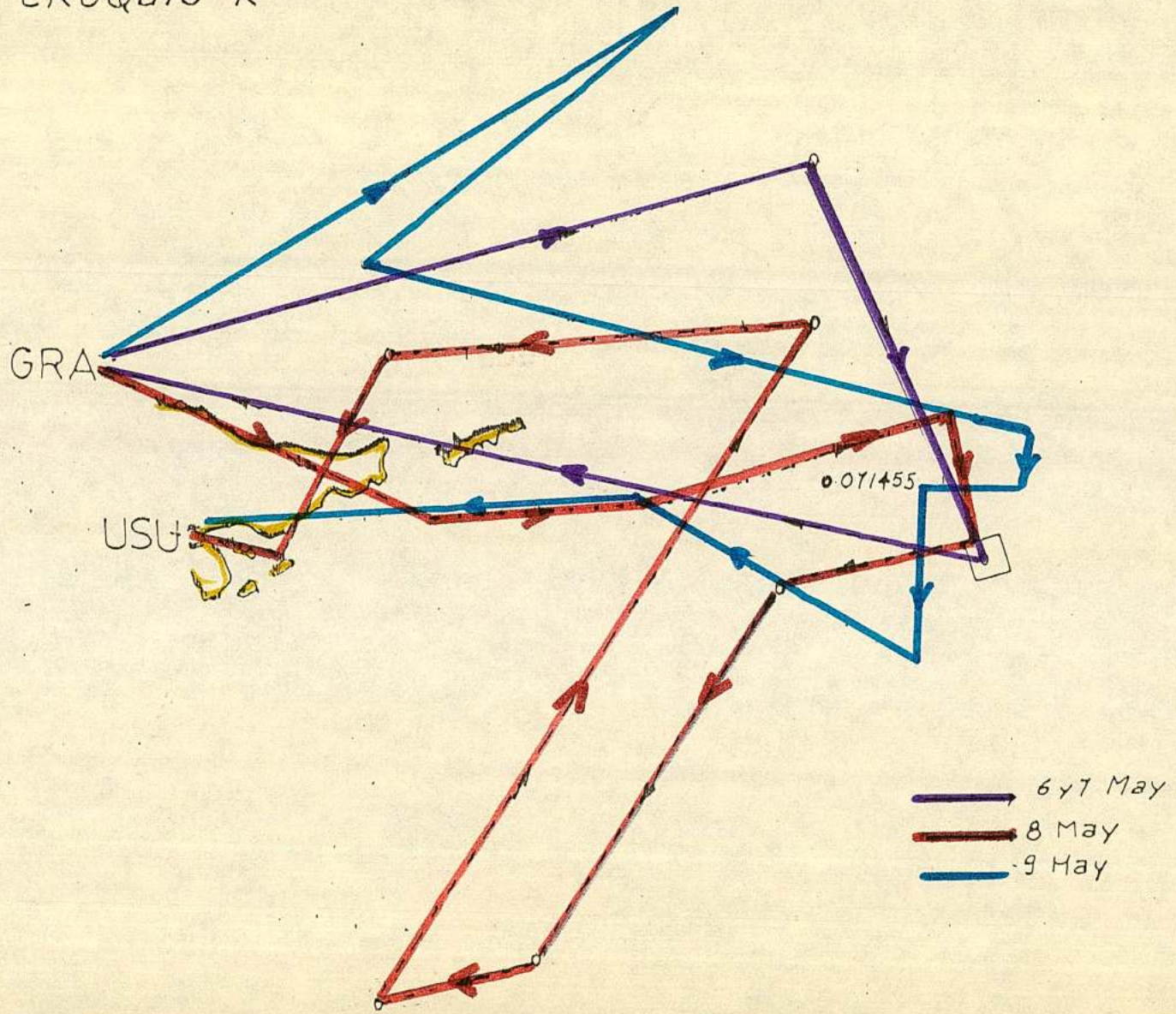
— Día 08-05-82

SECRETO

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO N° 126
ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
C.O.A.C.
FOLIO N°

BUSQUEDA Y RESCATE NAUFRAGOS CRBE - L 188

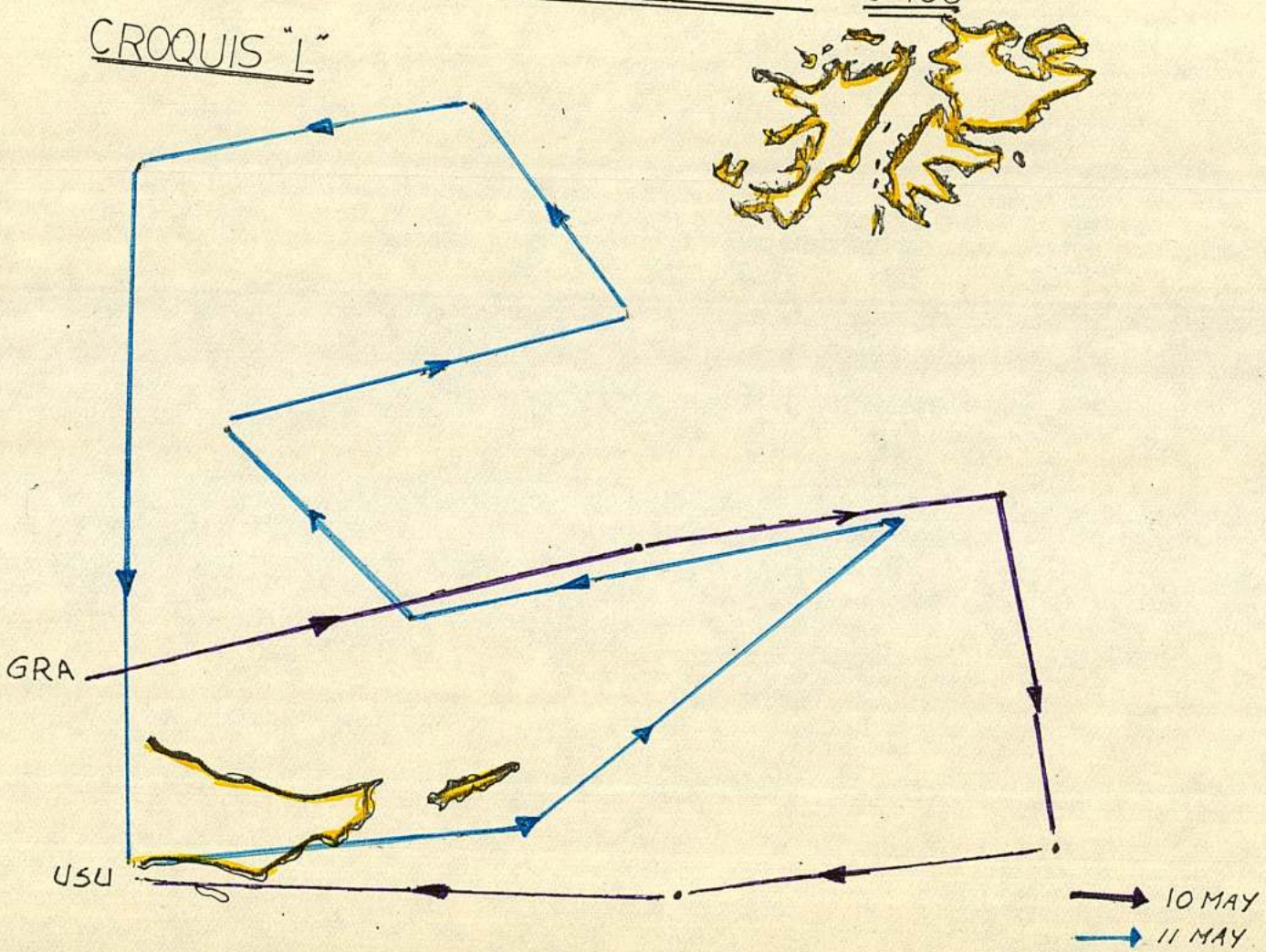
CROQUIS K



ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO N.º 127

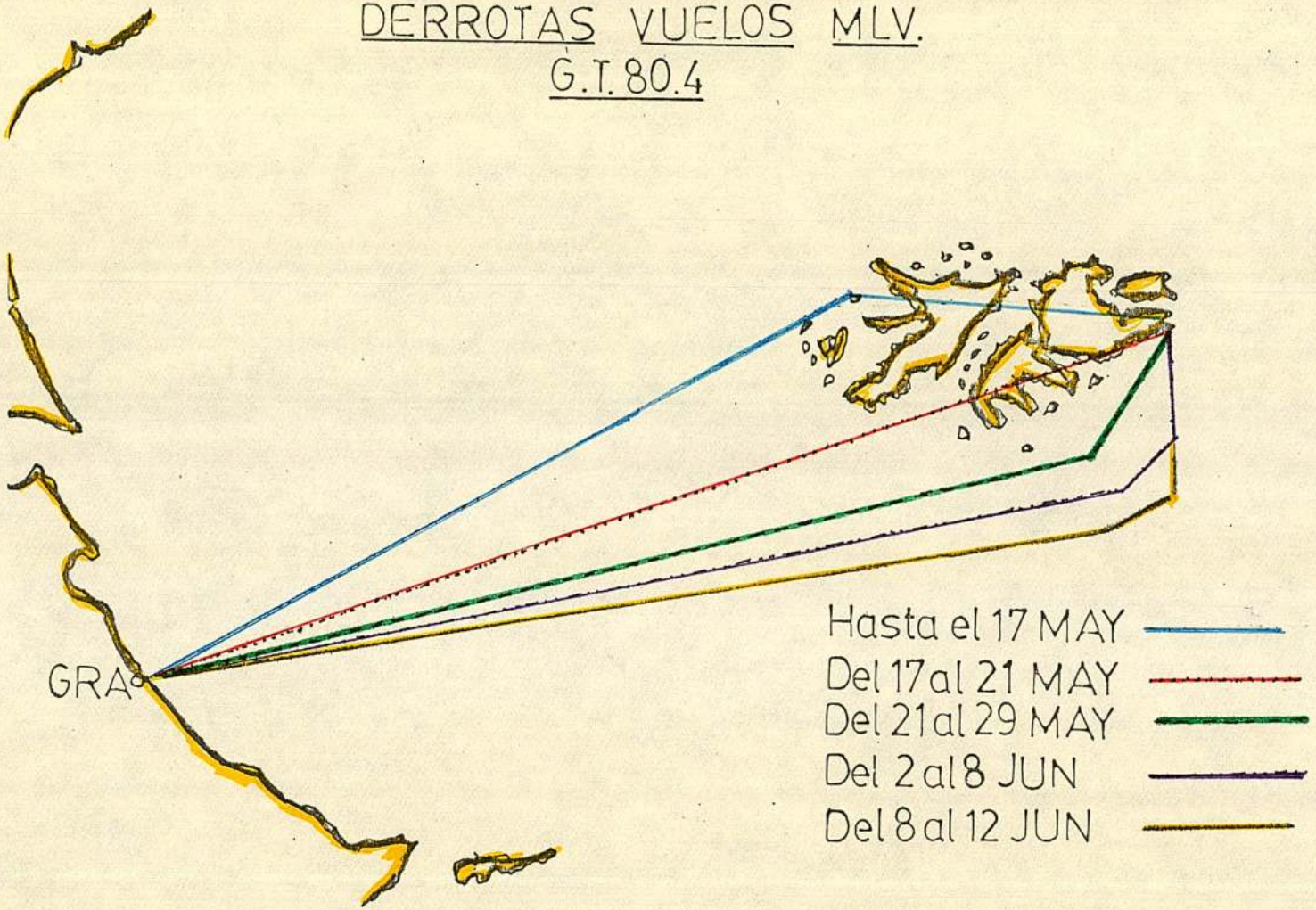
BUSQUEDAS ANTISUPERFICIE L-188

CROQUIS "L"



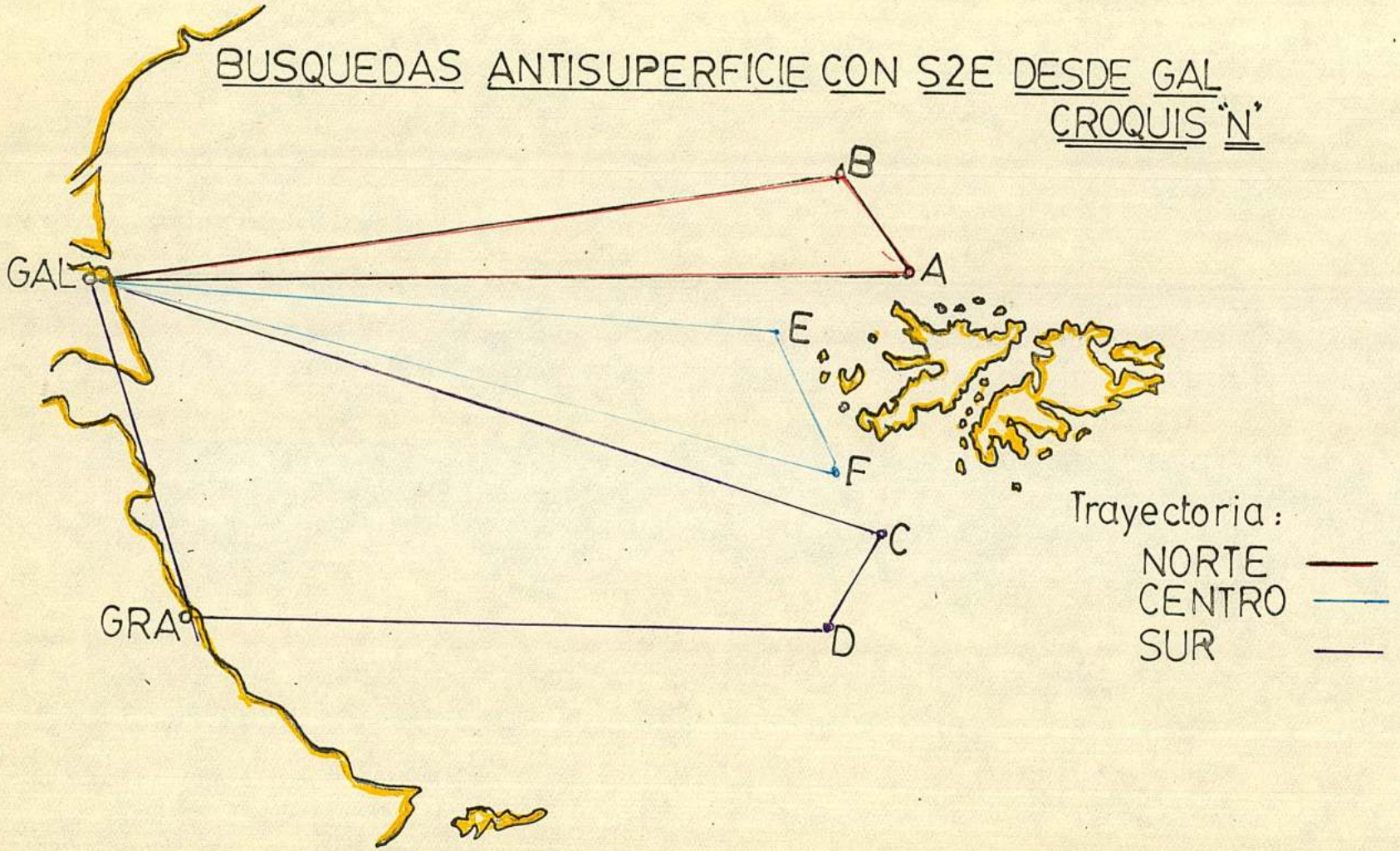
ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO N° 128

CROQUIS "M"
DERROTAS VUELOS MLV.
G.T. 80.4



ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO N.º 129

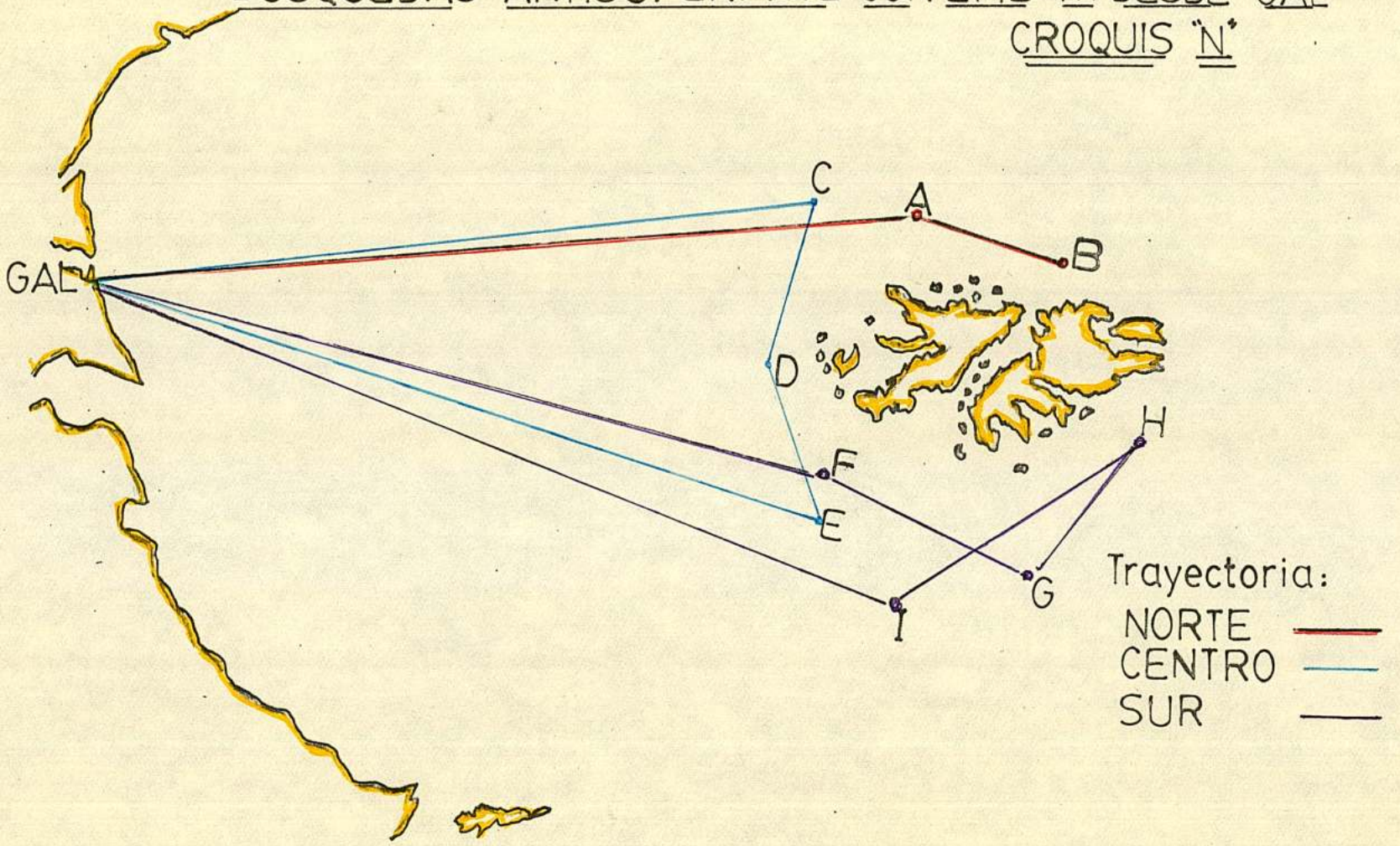
BUSQUEDAS ANTISUPERFICIE CON S2E DESDE GAL
CROQUIS "N"



ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO N

BUSQUEDAS ANTISUPERFICIE CON EMB-111 DESDE GAL

CROQUIS "N"



ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO N° 131

SECRETO

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 132
ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº X
C O A C

LOS CROQUIS "O", "P" y "Q" DEBEN SER CONSULTADOS EN EL ATLAS DE LA FASE IV DEL COMPONENTE AVIACION NAVAL.

(NO SE HAN INCLUIDO POR CUANTO AL REDUCIRLOS SE TORNAN ININTELIGIBLES).